

# LA FIAT COM'È

La ristrutturazione  
davanti all'autonomia operaia

a cura di Enrico Deaglio



TRINELLI

ISTITUTO DI STORIA

37

155

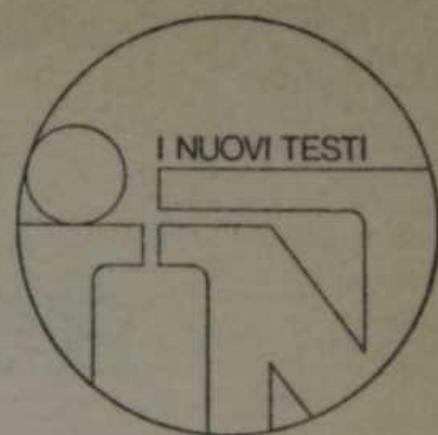
UNIVERSITÀ DI TORINO

Facoltà di Magistero



# 79

---





Commissione operaia torinese  
di Lotta Continua



# **LA FIAT COM'È**

La ristrutturazione  
davanti all'autonomia operaia

a cura di Enrico Deaglio

**FELTRINELLI**



*Prima edizione: marzo 1975*

*Copyright by*

©

Giorgio Feltrinelli Editore  
Milano

## Presentazione



In questo libro sono raccolti e riordinati i materiali sulla Fiat prodotti in un anno di lavoro — dal giugno 1973 al giugno 1974 — dalla commissione operaia torinese di Lotta Continua. Alla fine del libro una breve appendice attualizza a grandi linee gli argomenti trattati.

Partiti dall'esigenza di approfondire lo studio sulla Fiat per arricchire il nostro intervento politico, ci siamo trovati a sostenere, nel lavoro quotidiano, nelle lotte, nei consigli di fabbrica, nelle assemblee, un duro scontro ideologico. Formulazione della piattaforma aziendale, crisi del petrolio, nuovo meccanismo di sviluppo, nuovo modo di fare l'automobile, crisi dell'auto, ristrutturazione: molto del materiale qui pubblicato è stato scritto a caldo, in risposta ad un'esigenza di dibattito immediato, ed in tale veste è rimasto.

Le analisi che proponiamo in questo libro, così come i giudizi che ne traiamo, partono dai fatti. Dalla informazione e dalla discussione dei militanti operai in primo luogo, dai cambiamenti reali nella produzione, nell'organizzazione del lavoro, nell'atteggiamento del capitale e della classe operaia, e da una ricca documentazione, inedita, della Fiat stessa, che difficilmente potrà essere smentita. Alcuni temi sono trattati più a fondo, altri in modo embrionale: non quindi "tutta la Fiat," ma certamente "la Fiat com'è."

Pensiamo che quanto scrivevamo un anno fa fosse corretto, e i fatti di oggi ce lo confermano. Pensiamo quindi che questo libro sia oggi — davanti alle tante deviazioni teoriche e alla riluttanza con cui si dà ascolto alla voce dei bisogni operai — un utile strumento di lavoro, di formazione, di lotta. Pensiamo anche di essere, con questo primo lavoro, sulla strada giusta nella possi-



bilità di condurre lo studio non separato dall'impegno politico di tutti i giorni.

Ci auguriamo che la diffusione di questo libro serva alla formazione di quadri operai, alla consapevolezza e alla maturazione di quanti ogni giorno lottano contro la Fiat, il capitalismo, l'imperialismo. Ad essi, quindi, è dedicato.

La rivoluzione lavora con metodo.

Torino, gennaio 1975



## L'Ifi Fiat multinazionale



Un'analisi dei movimenti, dell'evoluzione e delle prospettive del capitale Fiat nella sua globalità è indubbiamente la base di partenza per poter oggi capire, al di là dei fatti quotidiani, delle dichiarazioni e delle mosse politiche, a volte contraddittorie ed oscure, la logica di questa impresa. Nonostante l'ovvietà di una simile affermazione e la possibilità reale di compiere almeno schematicamente questa analisi, in molti studi e proposte che vengono fatte riguardanti la Fiat, si nota la mancanza di un tale quadro di riferimento. Spesso, e ci riferiamo soprattutto alle analisi condotte all'interno dal movimento operaio ufficiale, come risulta nei documenti o nelle piattaforme sindacali, o negli articoli e nei libri scritti da uomini del PCI, una determinata linea di condotta, delle determinate scelte politiche, certi atteggiamenti, sono incompatibili, se vogliamo considerarli perlomeno logici, con la conoscenza del tema che si sta trattando.

In particolare sembra mancare, al di là delle enunciazioni formali, accettate da tutti, la comprensione generale e la conoscenza generale della Fiat, specie per quanto riguarda i cambiamenti qualitativi che essa ha compiuto nell'ultimo quinquennio. Affermare che la Fiat è una "multinazionale," attributo che ormai è usato da tutti, significa molto poco, se a questa affermazione non si unisce la comprensione dei cambiamenti qualitativi che l'essere multinazionale comporta oggi, in Italia. E infatti, dopo le concessioni formali al carattere sovranazionale della Fiat, seguono spesso passaggi logici che di questo fatto non tengono conto, col risultato poi di interpretare tutte le scelte Fiat in maniera più angusta e deformata, cioè rispetto alla sola situazione italiana, e



confinando ad appendice estranea tutto quanto avviene fuori dei confini del paese. Noi pensiamo che questa sia la base di numerosi errori teorici, di numerose scelte che si sono poi rivelate velleitarie.

Una trasformazione di vasta portata strutturale si è andata compiendo nella Fiat negli ultimi anni. Dapprima lentamente, e in modo più o meno sotterraneo, ora tumultuosamente, l'impresa ha cambiato faccia, costretta a questo cambiamento da un lato dalla esistenza e dalla evoluzione degli altri grandi monopoli internazionali che operano nel suo stesso settore, e dall'altro dall'incidenza delle lotte portate avanti dalla classe operaia italiana. Sono emerse, ed hanno giocato in pieno il loro ruolo, tutte quelle caratteristiche del capitale Fiat così come si era venuto formando in numerosi decenni, la sua posizione all'interno del meccanismo di accumulazione capitalistico in Italia, i suoi rapporti con le istituzioni borghesi che hanno gestito questo tipo di sviluppo. Un'analisi delle cause e delle motivazioni della crescita dell'industria dell'autoveicolo in Italia è ormai, crediamo, patrimonio di tutta la sinistra e basterà quindi ricordarla per grandi linee.

Dal regime fascista, in cui la Fiat ha potuto svilupparsi, protetta ed indisturbata, con la produzione di massa di autovetture, veicoli industriali, veicoli militari, e in cui aveva gettato le basi della propria concentrazione produttiva (e cioè di quel peculiare accostamento di gigantismo industriale e di polverizzazione delle industrie satelliti che garantiva un abbassamento dei costi di lavoro e una frammentazione della classe), la Fiat esce, dopo la Liberazione, come l'industria della ricostruzione nazionale, come il settore sul quale si puntano le speranze capitalistiche della ricostruzione dell'accumulazione. Nella prospettiva della produzione e del consumo interno dei suoi prodotti, la Fiat fruisce delle massime agevolazioni, consolida la propria presenza, razionalizza la propria organizzazione del lavoro, attacca e distrugge in fabbrica la forza organizzata operaia.

Negli anni Sessanta la Fiat, assolutamente maggioritaria e quasi esclusiva con i suoi prodotti nel mercato italiano, possiede un'esperienza notevolissima non solo nel campo della produzione di massa di autoveicoli, ma anche in campi tecnologici differenti. Per esempio data già al 1958 la costruzione della diga di Kariba, realizzata dalla Impresit, una società consociata Fiat.



L'azienda è pronta per il suo grande balzo e per la conquista dei mercati esteri. Usando la migrazione interna dal Mezzogiorno verso Torino, per immettere forza-lavoro dequalificata, giovane, inesperta, Agnelli si propone di fare marciare a pieno ritmo le sue catene che ormai attraversano tutti i suoi stabilimenti e costituiscono l'aspetto più tremendo, ma anche tecnologicamente più povero, della sua moderna organizzazione del lavoro. I costi del lavoro in Italia sono sensibilmente più bassi di tutti gli altri paesi industrializzati, la pace sociale è garantita dalla repressione in fabbrica. Fino alla fine degli anni Sessanta, queste caratteristiche strutturali del capitale Fiat le permettono di garantirsi enormi profitti con i quali finanziare il proprio imperialismo, una tendenza verso la quale è spinta sia dalle proprie potenzialità nella situazione italiana, sia per necessità davanti ai processi di espansione delle industrie americane ed europee nella propria riserva di caccia.

Presente in Spagna con la Seat fin dal 1950, e in altri paesi in misura minore, nel 1954 inizia la propria penetrazione in Argentina, nel '62 inaugura uno stabilimento in Jugoslavia, nel '64 costruisce in Romania una centrale elettrica azionata da proprie turbine a gas, nel '65 si estende in Francia, Germania, Svizzera e Spagna, nel '66 conquista l'appalto della costruzione dello stabilimento di Togliattigrad (che verrà costruito sui modelli del neonato stabilimento di Rivalta), nel '67 è già presente nei paesi del MEC con il 21% di quota del mercato automobilistico, nel '68 costruisce, attraverso l'Impresit, impianti idroelettrici in Pakistan, in Turchia ed in Perù.

Alla fine degli anni Sessanta il volto della Fiat è già totalmente diverso da quello di "industria nazionale" che si era abituati a conoscere. La società finanziaria nata per gestire, e per custodire il portafoglio di casa Agnelli, l'Ifi (Istituto finanziario italiano) acquista sempre maggiore peso nella direzione degli investimenti.

La concentrazione dei grossi complessi dell'automobile, che avviene negli ultimi anni di pari passo con la ricerca spasmodica di nuovi mercati, costringe anche la Fiat ad abbandonare quella politica relativamente poco mobile di investimenti e di legame istituzionalizzato con il mercato italiano. Sia perché le sue quote sul mercato interno sono minacciate all'inizio degli anni Sessanta dall'industria automobilistica tedesca ed inglese, sia perché si prospettano all'orizzonte le possibilità



di penetrare in mercati nuovi, la casa di Torino accetta la sfida di restare nel giro delle più grandi multinazionali del settore: una scelta contraria l'avrebbe ridotta nel giro di pochi anni a diventare facile preda di altri gruppi più potenti, con la prospettiva di un drastico ridimensionamento del suo potere e al limite di un suo assorbimento.

Riportiamo a proposito le principali concentrazioni avvenute nell'industria automobilistica mondiale a partire dal 1962:

1962. *In Gran Bretagna*: la Leyland assorbe la Standard Triumph International; *in Germania*: fallisce la Borgward.

1963. *In Francia*: accordo Citroën-Peugeot per le materie prime; *in Francia e in Germania*: accordo di collaborazione Saviem-Man; *in USA*: chiude la Studebaker; *in USA e in Francia*: la Crysler acquisisce il controllo della Simca.

1964. *In Gran Bretagna*: la Jaguar assorbe la Daimler, la Guy Motor e la Coventry Climax; *in Germania*: la Volkswagen acquisisce la Daimler Benz e l'Auto Union; *in Germania e in Francia*: accordo tra Nsu e Citroën per motore rotativo; *in USA e Gran Bretagna*: la Crysler acquisisce partecipazione nel Gruppo Rootes; *in USA e in Spagna*: la Crysler acquisisce partecipazione nella Barreiros.

1965. *In Francia*: la Citroën assorbe la Panhard; *in Giappone*: la Niassan assorbe la Prince; *in Gran Bretagna*: la Rover assorbe la Alvis; *in Gran Bretagna e in USA*: accordo Jaguar-Cummins.

1966. *In Canada*: chiude la Studebaker; *in Francia*: accordo Renault-Peugeot; *in Giappone*: accordo Toyota-Hino; *in Giappone*: accordo Isuzu-Fuji; *in Italia-Spagna*: la Fiat aumenta la sua partecipazione nella Seat; *in Gran Bretagna*: fusione Bmc-Jaguar e costituzione della British Motor Holding; *in Gran Bretagna*: la Crysler acquisisce il controllo completo sul gruppo Rootes; *in Germania*: accordo tra VW e Daimler Benz in campo economico, tecnico e finanziario; *in Germania*: la Bmw assorbe la Glas Isaria.

1967. *In Francia*: la Citroën assorbe la Berliet; *in Francia-Germania*: accordo Citroën-Nsu; *in Giappone*: accordo Toyota-Daihatsu; *in Gran Bretagna*: la Leyland assorbe la Rover; *in USA-Spagna*: la Crysler aumenta al 67% la sua partecipazione nella Barreiros.

1968. *In Francia-Italia*: accordo Citroën-Maserati; *in Francia-Germania*: estensione dell'accordo Saviem-Man; *in Giappone*: accordo Mitsubishi-Isuzu; *in Giappone*: accordo Nissan-Fuji; *in Italia-Brasile*: l'Alfa Romeo acquista il controllo della FNM; *in Italia-Francia*: la Fiat acquista una partecipazione nella Citroën; *in Gran Bretagna*: fusione Bmh-Leyland e costituzione della British Leyland Motor Corporation; *in*



*Germania*: la Daimler Benz assorbe la Krupp (veicoli industriali); *in Germania*: accordo Daimler Benz-Man per le turbine; *in Svezia*: la Saab assorbe la Scania Vabis.

1969. *In Italia*: la Fiat assume una partecipazione al 50% nella Ferrari; *in Italia*: la Fiat acquista la Lancia; *in Germania*: la Volkswagen acquista il controllo della Nsu; *in Germania*: è costituita la società comune VW e Porsche; *in Germania*: la Man assume una partecipazione nella Büssi; *in USA-Giappone*: accordo Crysler-Mitsubishi per produzione in Giappone e tra Crysler Soth Africa e Mitsubishi per produzione nipponica in Sud Africa; *in USA-Giappone*: accordo Ford-Nissan-Toyo Kogyo per la produzione comune in Giappone di trasmissioni automatiche; *in USA-Spagna*: la Crysler rileva interamente Barreiros.

1970. *In USA*: l'American Motors acquista la Kaiser Jeep Corporation; *in USA-Italia*: la Ford acquisisce il controllo del gruppo Rowan, proprietario di Automobili De Tomaso, Ghia e Vignale; *in Italia-Francia*: la Fiat assume una partecipazione al 59% della Holding di controllo della Citroën; *in Germania*: accordo di collaborazione tra Daimler Benz e Man per la produzione di motori ed assali; *in Giappone-Germania*: accordo Nissan-Nsu; *in Francia*: la Crysler assorbe completamente la Simca.

1971. *In Francia-Svezia*: accordo Renault-Peugeot-Volvo per lo studio e la produzione in comune di motori auto. Produzione prevista in 10 anni: 350.000 motori; *in Francia-Belgio-Germania-Svezia*: accordo di cooperazione tra Saviem (Renault), Daf, Khd Deutz e Volvo per l'acquisto e la produzione di parti staccate per veicoli industriali; *in Francia-Germania*: accordo Saviem-Man per veicoli industriali; *in Giappone-Portogallo*: la Toyota acquista una partecipazione nella Salvator Caetano Co. per il montaggio delle sue vetture; *in Italia*: la Fiat acquista l'Abarth; *in Polonia-Austria*: accordo per scambio di auto e loro parti; *in Germania*: VW e Daimler uniscono le loro affiliazioni spagnole; *in Germania*: la Volkswagen aumenta la sua partecipazione nella Nsu al 90%; *in USA-Giappone*: la General Motors acquista il 35% delle azioni della Isuzu Motors; *in USA-Giappone*: la Crysler assume partecipazione del 15% nella Mitsubishi; *in USA-Giappone*: accordo per la costruzione in Giappone di parti di veicoli industriali.

1972. *Nei Paesi Bassi*: accordo tra Daf e International Harvester per la costituzione della nuova società Van Doorne's, Daf per la costruzione di veicoli industriali; *in Italia*: passaggio del settore automobilistico dell'Innocenti alla British Leyland; *nei Paesi Bassi*: creazione della European Truck Design (Volvo, Saviem, Daf, Khd) per produzione di parti di autocarri; *in Iran*: la General Motors costituisce un "joint venture" con la Fondazione Pahlavi e SS Jeep per montaggio di autoveicoli in Iran; *nei Paesi Bassi-Svezia*: la Daf si accorda con la Volvo per una cooperazione tecnica e commerciale; *in USA-Giappone*: sono perfezionati gli accordi tra General Motors, Isuzu, Kawasaki e Itoh per la costruzione di autocarri e motori.



Come si vede dall'analisi di questi dati, il mondo dell'automobile registra la sparizione delle piccole case, fallite o inglobate, e fa salire alla ribalta monopolistica un gruppo ristretto di società, che si spartiscono tutto il mercato. È proprio in questi anni che per la Fiat si rende necessario il salto di qualità. Nel 1962 l'immatricolazione di auto straniera in Italia era aumentata dell'82% rispetto all'anno precedente e la Fiat vedeva ridotta la sua quota di mercato, che nel 1951 era del 91,5%, al 66,5%.

Una politica di investimenti, di penetrazione, di aumento della produzione diventava dunque per la Fiat necessaria, ed anche possibile, data la solidità finanziaria e la struttura organizzativa. Questa scelta doveva basarsi essenzialmente su due punti: aumentare al massimo la produzione nello stabilimento più redditizio, quello di Mirafiori, in tempi estremamente rapidi per destinarla in buona parte al mercato estero, rastrellare capitali per autofinanziarsi gli investimenti necessari.

Le caratteristiche della struttura del monopolio Fiat, che hanno permesso un cambiamento ed un'espansione così rapida fino a portarla al 6° posto (e forse l'anno prossimo al 5°) della scala delle più grosse multinazionali del mondo che operano nei trasporti, possono essere facilmente riassunte.

In Italia, l'accumulazione straordinaria di profitti data da una parte dalla possibilità di fruire senza limiti della manodopera meridionale, del suo sfruttamento e del suo rapido ricambio. I salari della Fiat sono fino al '70 circa il 40% di meno di quelli dei più grandi monopoli dell'auto.

Un'organizzazione del lavoro che, data la concentrazione produttiva a Torino, elimina molti costi e sfrutta a fondo la fatica e il ricambio operaio, pur essendo, sempre rispetto alle altre società, molto più arretrata nel campo della tecnologia: le uniche innovazioni tecnologiche (fino al '70) degne di rilievo sono nel campo della meccanizzazione dei trasporti interni e del flusso produttivo, mentre molto pochi investimenti vengono fatti nella modernizzazione dei processi di lavorazione più importanti. Nelle lavorazioni meccaniche, per esempio, il grado di automazione che nelle industrie americane e francesi è di circa l'80%, alla Fiat è del 37%.

Un mercato del lavoro ed una polverizzazione delle industrie satelliti che non ha eguali nel mondo occiden-



tale. Nemmeno a Detroit, che è la più grossa concentrazione automobilistica del mondo, le grosse società allargano di tanto all'esterno la propria produzione. Alla Fiat invece la percentuale di produzione che viene eseguita fuori della fabbrica si aggira sul 50% e rappresenta un notevole risparmio per l'azienda sia per i livelli salariali inferiori in questo settore, sia per la precarietà del lavoro, sia per il rapporto di dipendenza totale che tutti i piccoli padroni di queste fabbriche conservano nei confronti della Fiat.

Un ruolo nell'economia italiana di assoluta preminenza che le permette di governare di fatto, di instaurare rapporti strettissimi con il potere politico (in primo luogo con la Democrazia cristiana) a tutto suo vantaggio. È questa come abbiamo visto una costante, dai tempi del fascismo e della costruzione di Mirafiori, al post-fascismo, in cui la Fiat venne riconosciuta come l'"azienda della ricostruzione," da una parte, e dall'altra, la principale beneficiata dei crediti americani (Valletta si accaparrò il 22,9% di tutti i crediti americani). A questo è ancora da aggiungere la possibilità che all'inizio degli anni Sessanta si presentò alla Fiat, in un momento in cui, nel clima della "guerra fredda," per le altre aziende occidentali era ancora molto difficile instaurare rapporti privilegiati con il mercato dei paesi socialisti. Per prima la Fiat, in questo usando come canale informale il peso del più grosso partito comunista dell'Europa Occidentale, riuscì a penetrare in URSS attuando la costruzione dello stabilimento di Togliattigrad ed aumentando in maniera considerevole il proprio peso, il proprio prestigio e arricchendo le proprie conoscenze tecnologiche ed organizzative, come era avvenuto anni prima, quando aveva concluso grossi contratti in Polonia e in Romania.

Alla fine degli anni Sessanta occorre registrare per la Fiat un dato di fatto nuovo: la società torinese ha una situazione patrimoniale ed una solidità finanziaria eccezionali, e soprattutto la capacità di autofinanziare i propri investimenti e la propria espansione in maniera autonoma. Il capitale finanziario diventa la struttura fondamentale che regola la politica della Fiat: la Fiat-spa stessa diventa una partecipazione, anche se di gran lunga la più importante, dell'Ifi, la società finanziaria che era nata per "custodire" il patrimonio di quelle poche famiglie proprietarie del gruppo Fiat. Accanto all'Ifi, che si dimostra di gran lunga il più attivo dei gruppi finan-



ziari italiani, acquista rapidamente peso l'Ifi International, cioè la finanziaria (con sede in Lussemburgo) che amministra tutta la produzione, il commercio e i profitti della casa di Torino all'estero. A Lugano, al di fuori dei controlli fiscali, viene costituita una "Holding" per la gestione delle attività commerciali. Nelle strutture finanziarie internazionali della Fiat si incominciano a trovare i rappresentanti delle più importanti banche francesi ed inglesi; vengono istituiti rapporti stretti con le più forti banche americane o con la Banca Mondiale. Agnelli partecipa a riunioni delle più grandi banche mondiali per gli investimenti e la spartizione del mercato in Estremo Oriente.

È fondamentale, per comprendere le scelte Fiat, inserirle dunque all'interno di questa logica multinazionale. È importante comprendere come la situazione italiana, pur con tutto il peso che essa ha, sia solo un segmento da armonizzare in una struttura che spazia in tutto il mondo. È importante comprendere che gli stabilimenti all'estero, o le partecipazioni Ifi - Fiat nei più diversi settori non sono semplicemente l'espansione quantitativa, ma cambiano qualitativamente la struttura del complesso.

Per dimostrare meglio il peso dell'Ifi in Italia, si veda a p. 20 l'elenco delle sue partecipazioni. Si ricordi poi che, in gran parte, le attività dell'Ifi International sono sconosciute, né mai i governi italiani si sono preoccupati di conoscerle: certamente però hanno un peso superiore a qualsiasi aspettativa, se si considera la facilità e la velocità con cui la Fiat riesce a concludere accordi, a investire in nuove iniziative, a partecipare a nuove espansioni: i casi del Brasile, dell'accordo Allis Chalmers, dell'Impresit in America latina, o degli investimenti immobiliari in Francia, lo dimostrano.

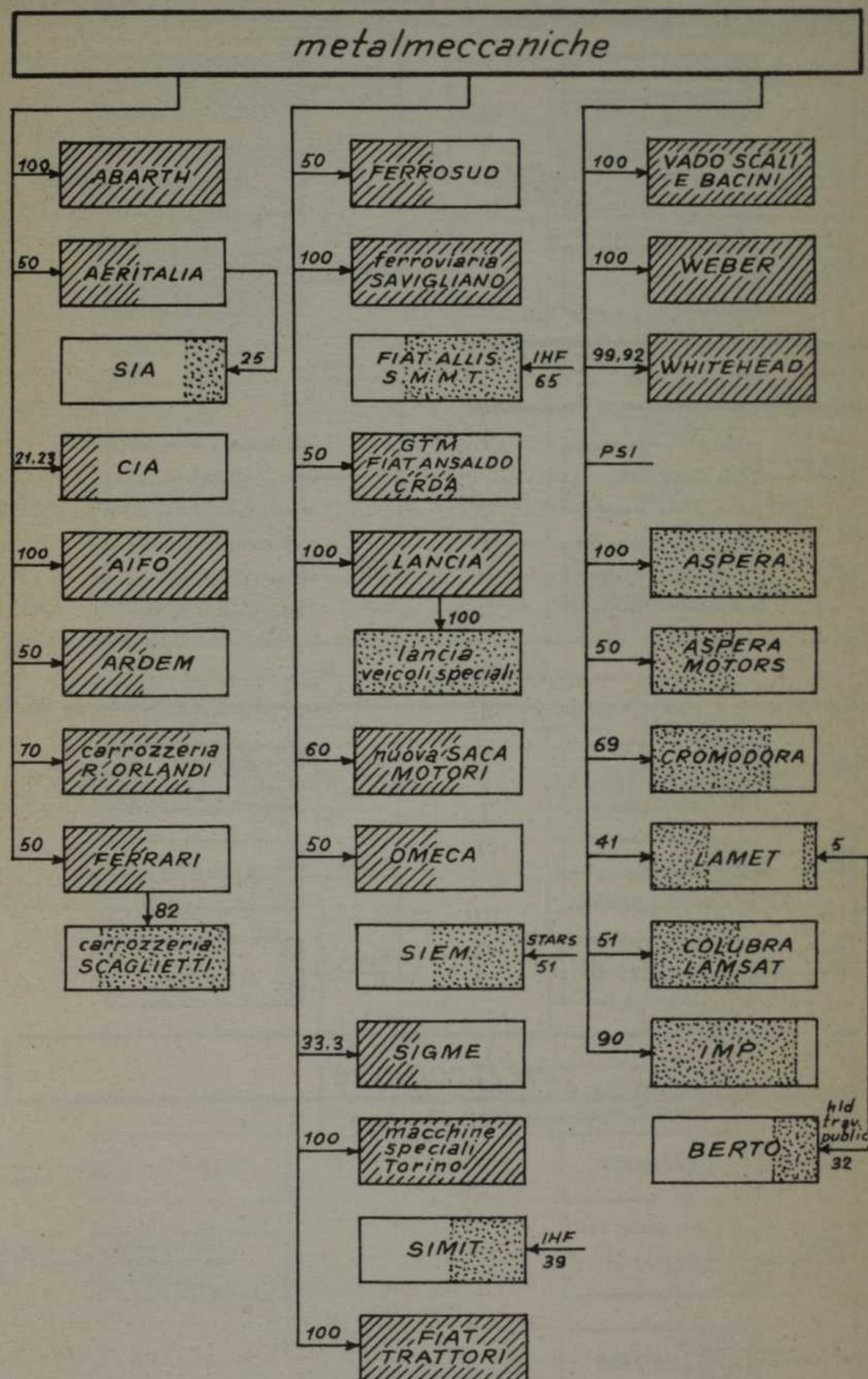
Le principali società collegate all'Ifi, con indicazioni sulle variazioni del fatturato e utile netto, in milioni di lire, e numero dei dipendenti, in Italia, sono riportate nella tab. a p. 21.

A queste occorre aggiungere:

*Siem* (partecipazione Ifi al 100%). Dipendenti: 622 operai e 108 impiegati. Costruzione di fanaleria per tutta la gamma Fiat, più Alfa Romeo, Simca Chrysler e Volvo. Costruzione saltuaria anche di caricatori e mitragliatori per l'esercito italiano e per quello USA. Il fatturato nel '70 era di 4 miliardi; nel '73 circa di 7 miliardi.



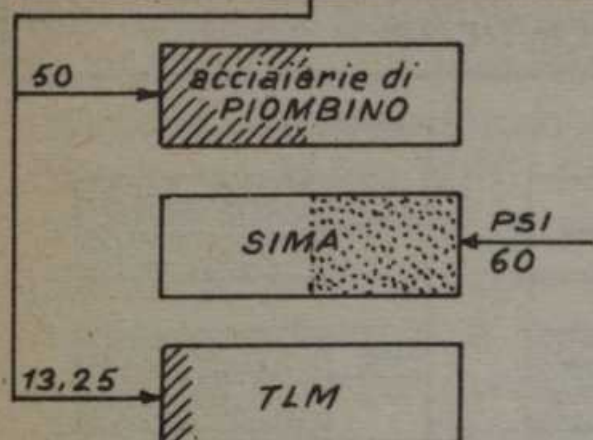
PARTECIPAZIONI ITALIANE  
IMPRESE INDUSTRIALI



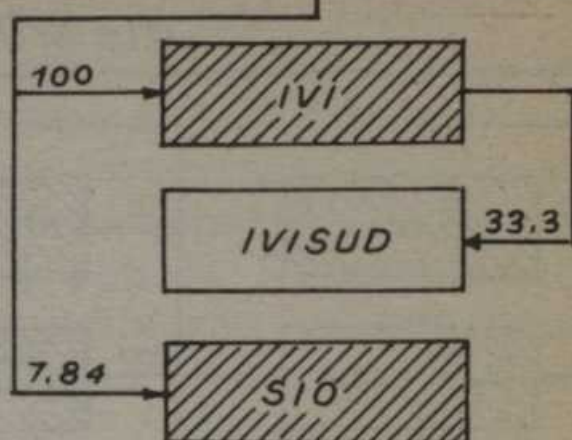


## PARTECIPAZIONI ITALIANE

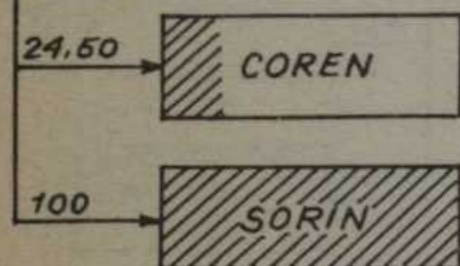
### siderurgiche e metallurgiche



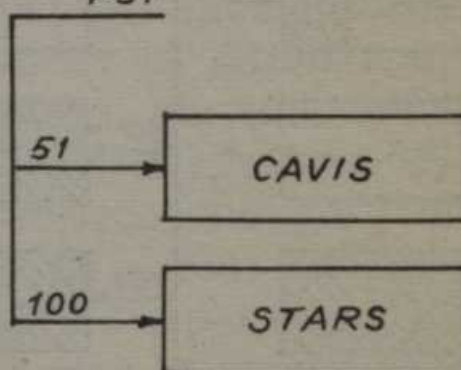
### chimiche petrolif. materie plastiche



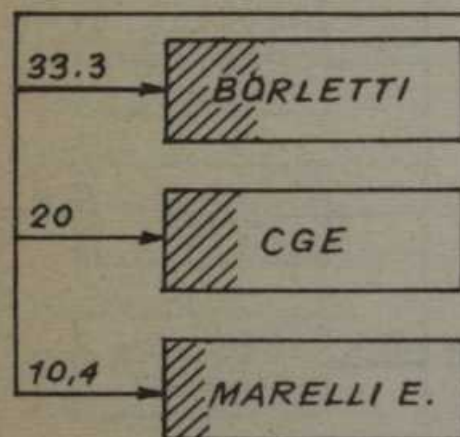
### nucleari



PSI



### elettrotecniche



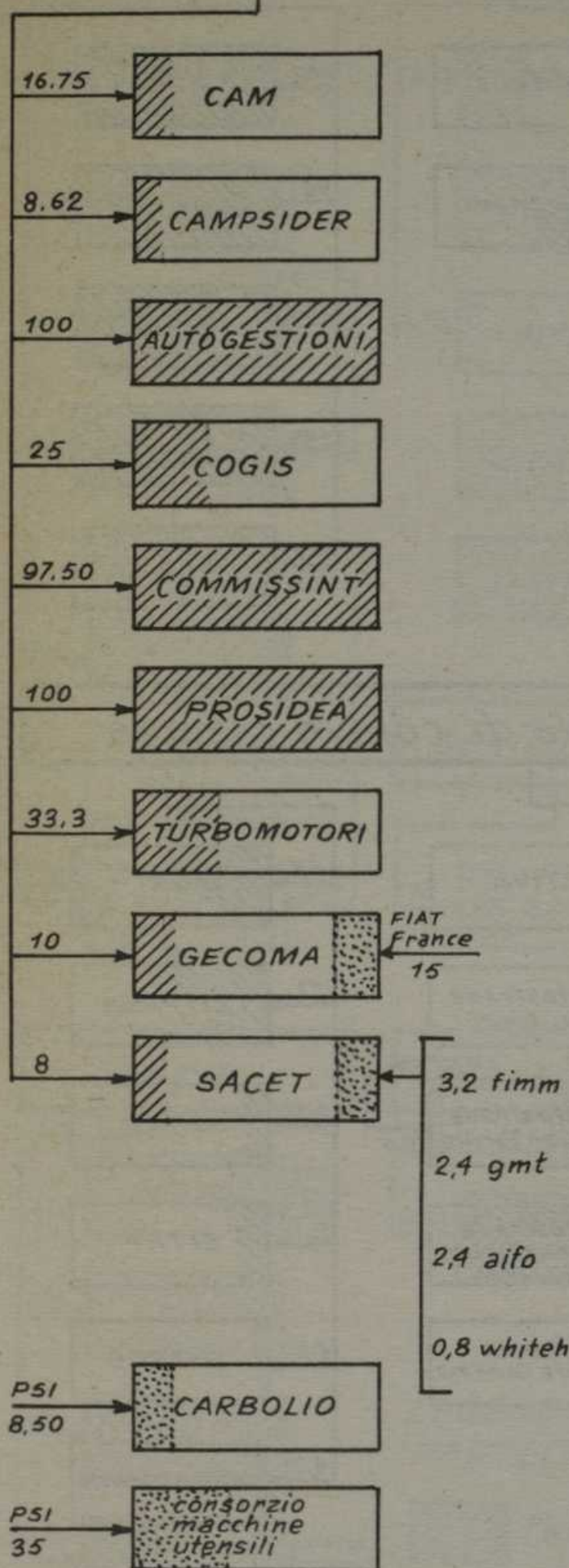
### elettroniche



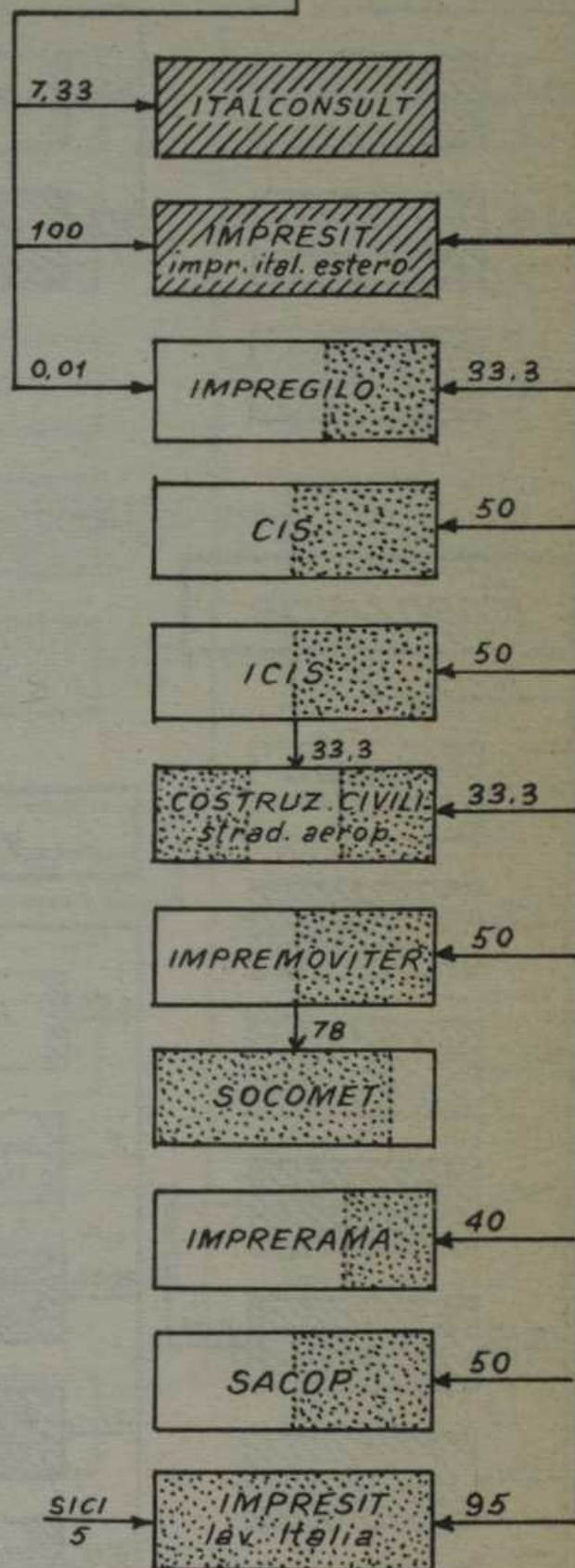


# PARTECIPAZIONI ITALIANE

## IMPRESE COMMERCIALI

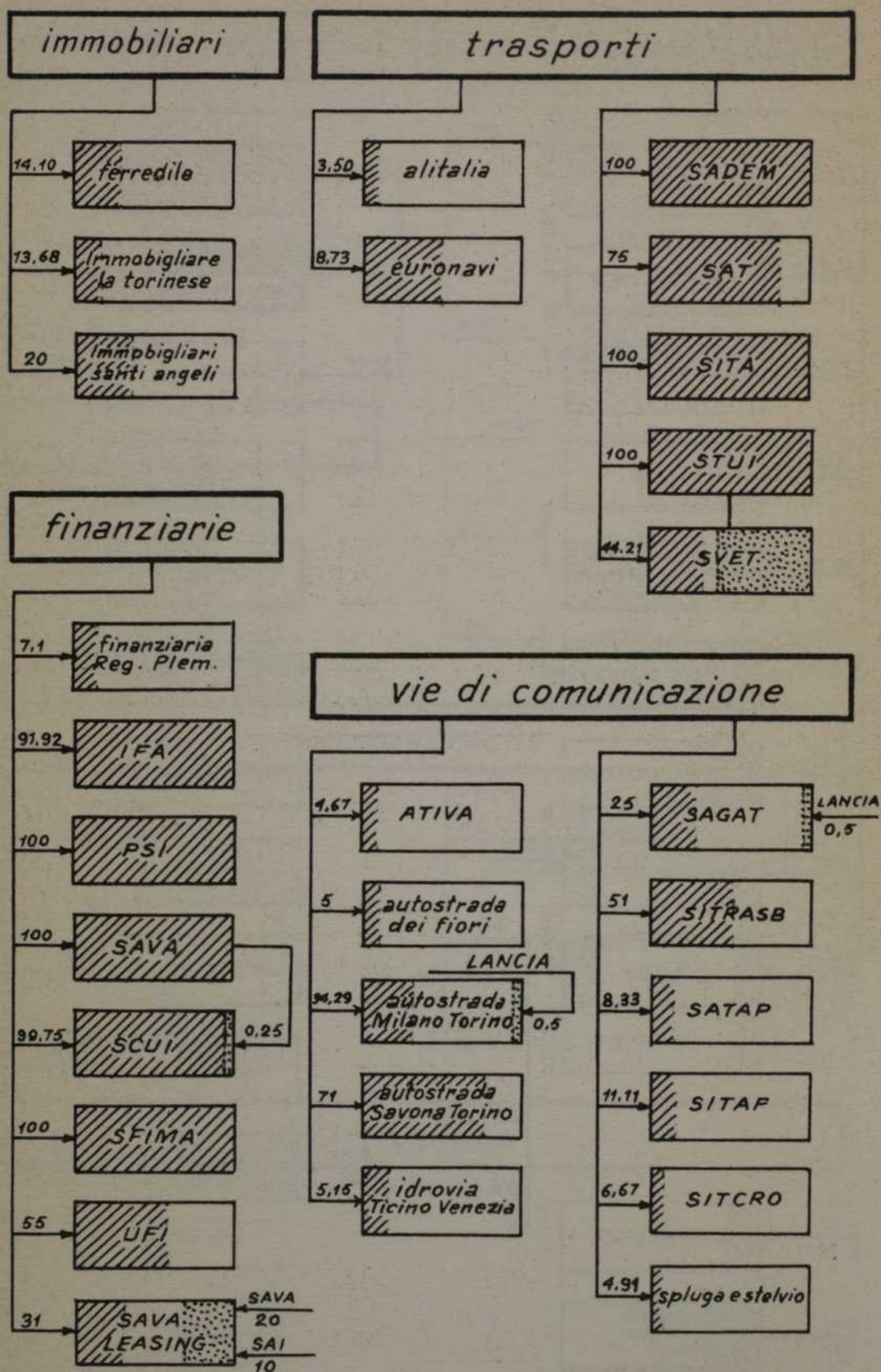


## costruzioni



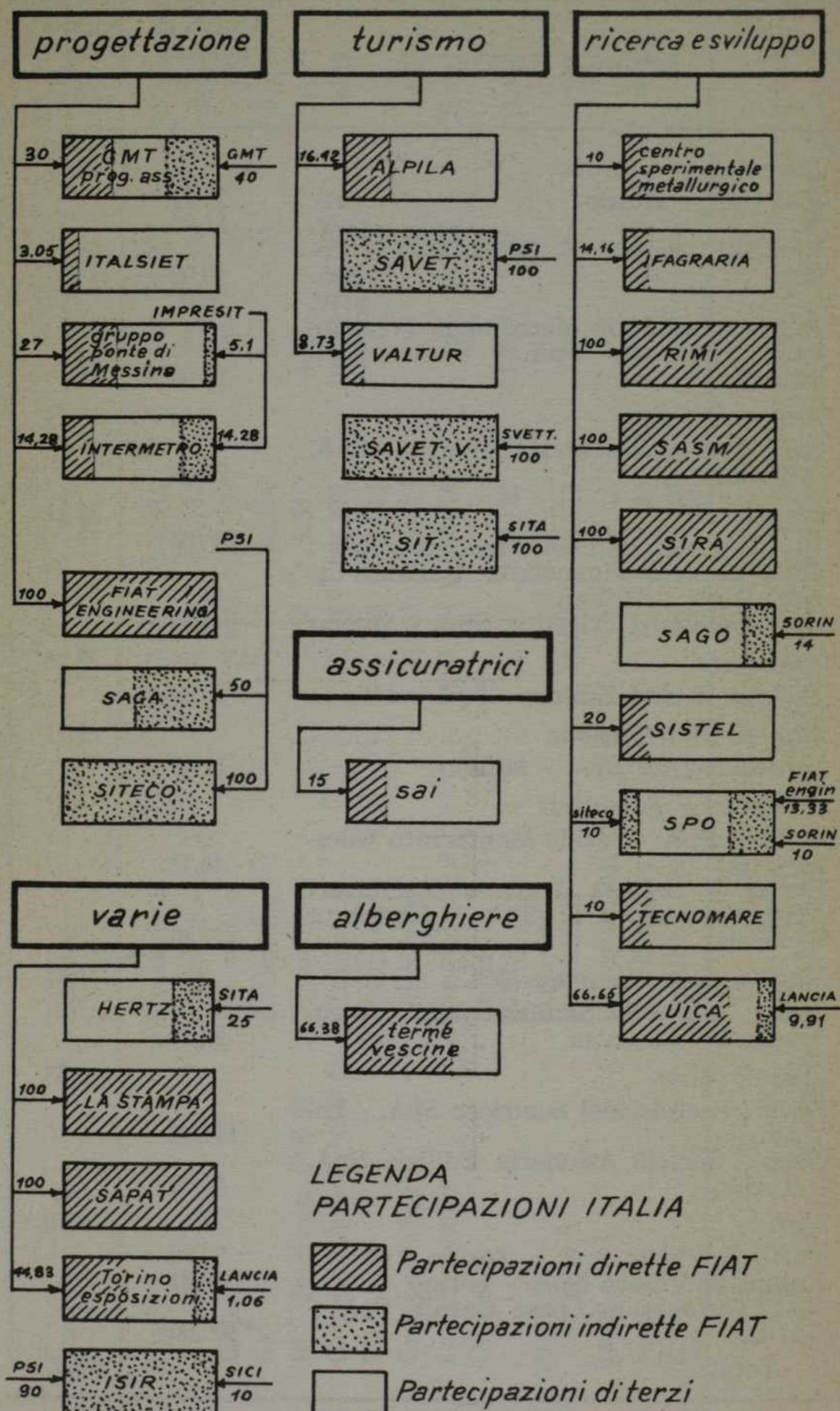


# PARTECIPAZIONI ITALIANE





# PARTECIPAZIONI ITALIANE





*L'Ifi in Italia*

Settore e Società	Quota di parteci- pazione %	Riparti- zione % per settore
<i>Industria meccanica</i>		49,90
Fiat SpA. - Torino	ord. 25,72 priv. 13,95	
Riv - Skf - Off. di V. Perosa SpA. - To- rino	ord. 19,00 priv. 26,00	
Impes - Industrie Meccaniche Precisio- ne e Stampaggi SpA. - Torino (Col- legno)	51,00	
<i>Assicurazioni</i>		8,74
Sai - Soc. Assicuratrice Industrie SpA. - Torino	25,66	
<i>Finanziario</i>		25,21
Ifi - International SA - Lussemburgo	100,00	
Ifil - Istituto Finanziario Italiano La- niero SpA. - Milano	48,97	
Soc. Mobiliare Triestina SpA. - Milano	100,00	
<i>Editoriale</i>		2,46
Fratelli Fabbri Editore - SpA. - Milano	53,33	
<i>Grande distribuzione</i>		3,11
La Rinascente SpA. - Milano	11,58	
<i>Cemento e Refrattari</i>		8,81
Unicem SpA. - Casale Monferrato (Ales- sandria)	46,12	
Sirma - Società Italiana Refrattari Marghera Azionaria SpA. - Marghera (Venezia)	77,40	
<i>Raffinazione olii minerali</i>		1,34
Isab - Industria Siciliana Asfalti Bitu- mi SpA. - Siracusa	25,00	
<i>Immobiliare</i>		0,33
Saes - Esercizi del Sestriere SpA. - To- rino	100,00	
Saep - Società Azionaria Edilizia SpA. - Torino	84,00	
<i>Vari</i>		0,10
F. C. Juventus SpA. - Torino	50,00	
Campi di Vinovo SpA. - Torino	49,81	
Soc. Torinese p. Corse Cavalli SpA. - Torino	100,00	
Totale		100,00



Azienda	Settore	Fatturato		Utile netto		Dipendenti n.	
		1972	1971	1972	1971	1972	1971
Fiat <sup>1</sup>	Meccanico	2.127.441	1.820.393	15.846	15.512	189.602	182.501
Riv - Skf <sup>2</sup>	Meccanico	94.807	85.162	152	974	9.772	10.011
Impes	Meccanico	4.786	4.909	—168	14	490	502
Sai	Assicurazioni	150.676	136.364	668	73	3.076	3.172
Ifi - Internat. (000 \$)	Finanziario	5.250	1.541	4.935	1.315		
Gruppo Cinzano (000 \$)	Alimentare	122.274	104.478	5.733	4.767	3.359	3.376
Ifil	Finanziario	730	2.917	512	454		
Gruppo Fabbri	Editoriale	33.608	28.273	439	188	2.027	1.897
La Rinascente	Distribuzione	294.743	220.444	185	1.822	23.991	13.707
Unicem <sup>3</sup>	Cemento e Refrattari	32.461	29.110	1.758	1.836	1.416	1.414
Sirma <sup>4</sup>	Cemento e Refrattari	16.680	14.977	—355	—1.928	1.322	1.369
Isab <sup>5</sup>	Olii minerali						
Saes	Immobiliare	776	784	—6	—76	116	123
Saep	Immobiliare	638	607	270	270		

<sup>1</sup> Fiat - fatturato 1973: 2.368 miliardi di lire; dipendenti 1973: 200.000.

<sup>2</sup> Riv - Skf - fatturato 1973: 110 miliardi di lire.

<sup>4</sup> Sirma - previsioni fatturato 1973: 18,4 miliardi di lire.

<sup>3</sup> Unicem - previsioni fatturato 1973: 43 miliardi di lire

<sup>5</sup> Isab - ancora in fase di avviamento.



Tra le partecipazioni editoriali:

"*La Gazzetta dello Sport*," "*Publikompass*," "*Il Piccolo di Trieste*" (20%), "*Alto Adige*" (80%), Gruppo "*Corriere della Sera*" (33%), *Etas Kompass*, *Bompiani* (100%), *Adelphi* (30%), *Boringhieri* (50%), *Sonzogno* (100%).

*Ite Imperial Corporation*, partecipazione al 6%. È la terza società mondiale nel campo dell'elettromeccanica, dopo la General Electric e Westinghouse. La partecipazione è stata acquisita nel '73.

Alcune informazioni sui movimenti finanziari più recenti di ciascuno dei gruppi collegati aiutano a comprendere meglio la loro eccezionale forza finanziaria.

*Riv Skf*: la società ha aumentato il fatturato nel '73 a 110 miliardi di lire. L'*Ifi* ha acquisito un'altra quota di partecipazione nella Skf svedese. Rispetto al '71 le esportazioni sono aumentate del 21%. Gruppo *Fabbri*: ha acquistato due cartiere (Cartiere del Timavo e Gruppo cartario Arbatax) con 1.300 dipendenti ed un fatturato annuo di 50 miliardi di lire. Sono in corso trattative per l'acquisto dalla Pirelli delle cartiere di Tolmezzo e Cartiere Prealpine (1.100 dipendenti e fatturato annuo di 17 miliardi). È stata acquisita una partecipazione del 20% nel gruppo editoriale francese "*Hachette*," primo gruppo di quel paese. La Fabbri ha acquisito inoltre totalmente la Wel, società specializzata nelle vendite a domicilio. *Isab*, società per la costruzione e la gestione di raffineria per olii minerali. Il 40% è ripartito tra Ifi, Garrone e Cameli; il 60% è Eni. La società sta costruendo presso Siracusa un impianto con capacità di raffinazione di 14 milioni di tonnellate all'anno. *Saes*, società immobiliare, ha acquisito partecipazioni nel "*Club Méditerranée*." La *Sai* è la terza compagnia di assicurazioni in Italia. Di recente ha acquistato un importante patrimonio immobiliare nel centro di Torino. La *Unicem* ha da sola l'11% del mercato del cemento in Italia. La *Sirma* è la prima fabbrica di materiale refrattario in Italia. La *Cinzano* è una delle maggiori società mondiali nel campo dei liquori. La *Rinascenza* ha aumentato il suo fatturato dal '72 al '73 da 294 a 373 miliardi. L'*Ifi International* (per i dati che vengono resi noti, ma che rappresentano solo la facciata del gruppo) ha aumentato il suo capitale in un anno da 66 milioni di dollari a 84 milioni. L'utile netto nel '71 era di 1,3 milioni di dollari; nel '73 è di 4,9 milioni di dollari. Gli investimenti



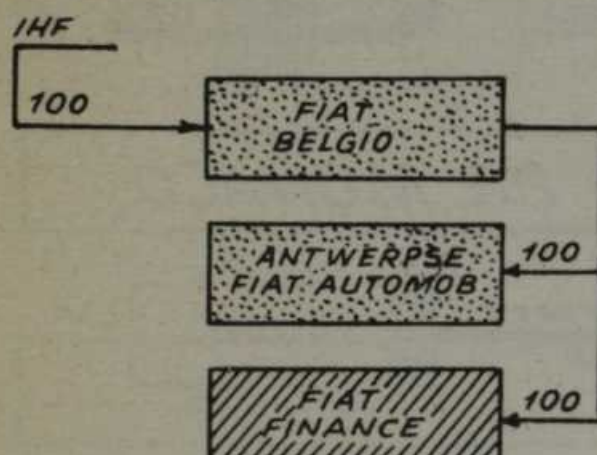
# PARTECIPAZIONI ESTERE

## EUROPA

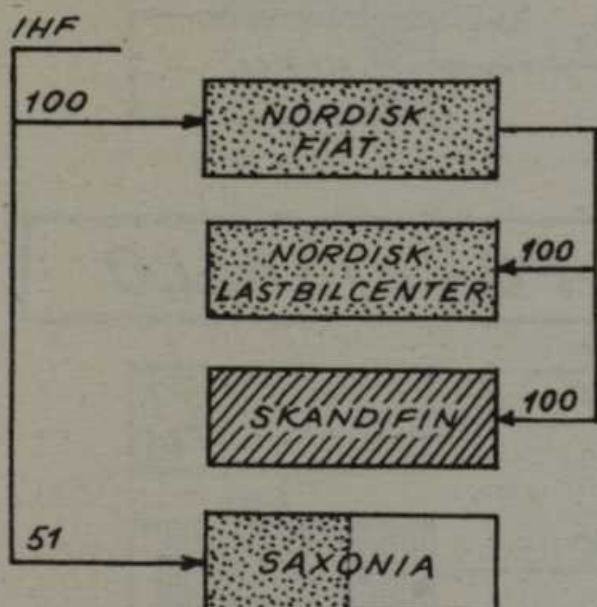
### AUSTRIA



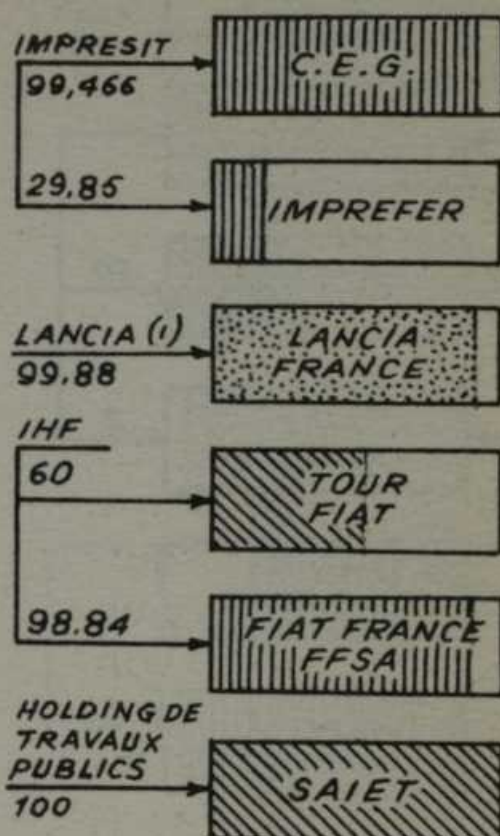
### BELGIO



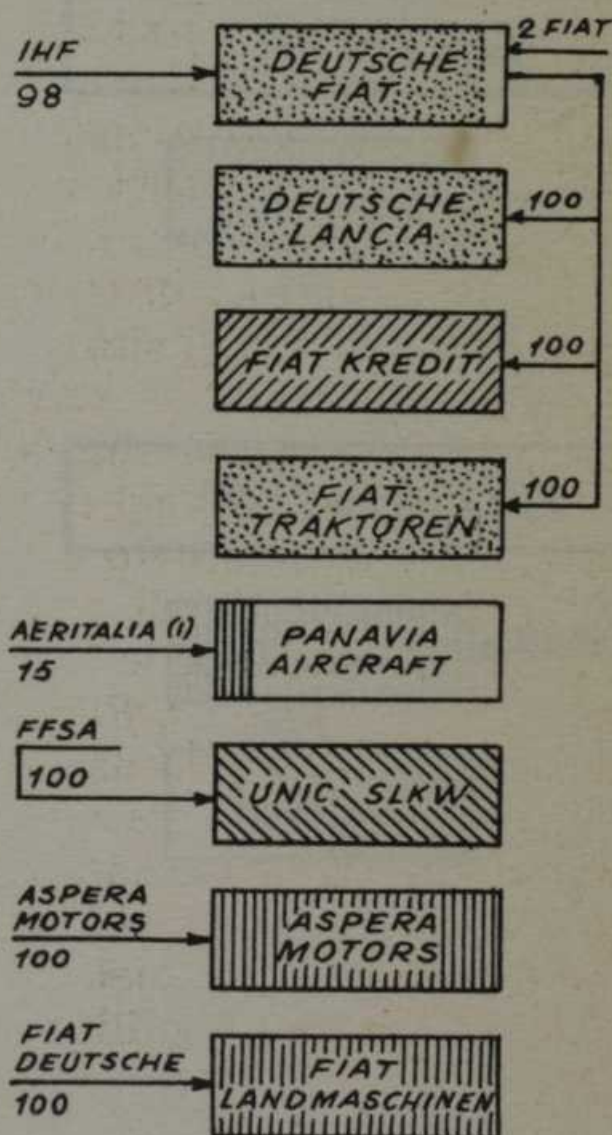
### DANIMARCA



### FRANCIA



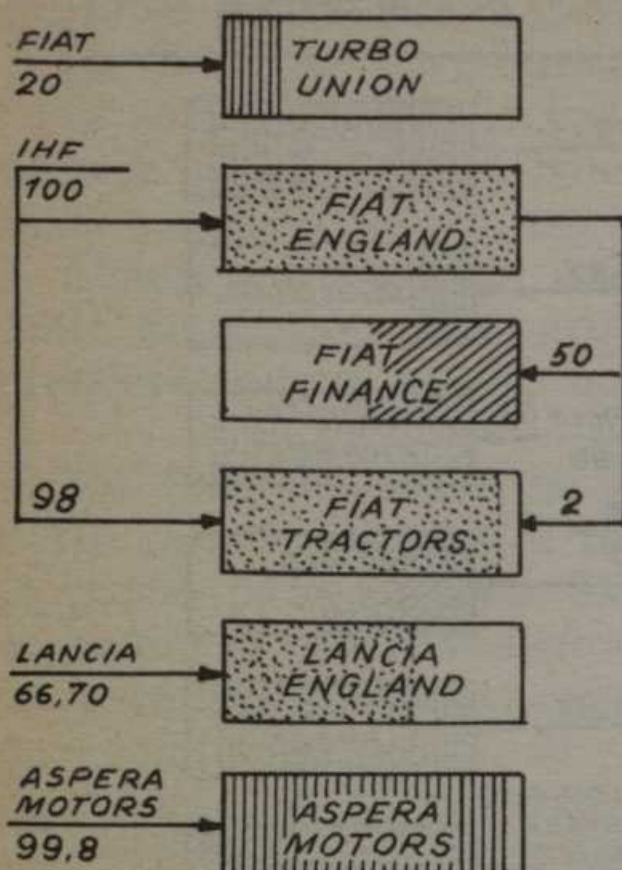
### GERMANIA OCC.



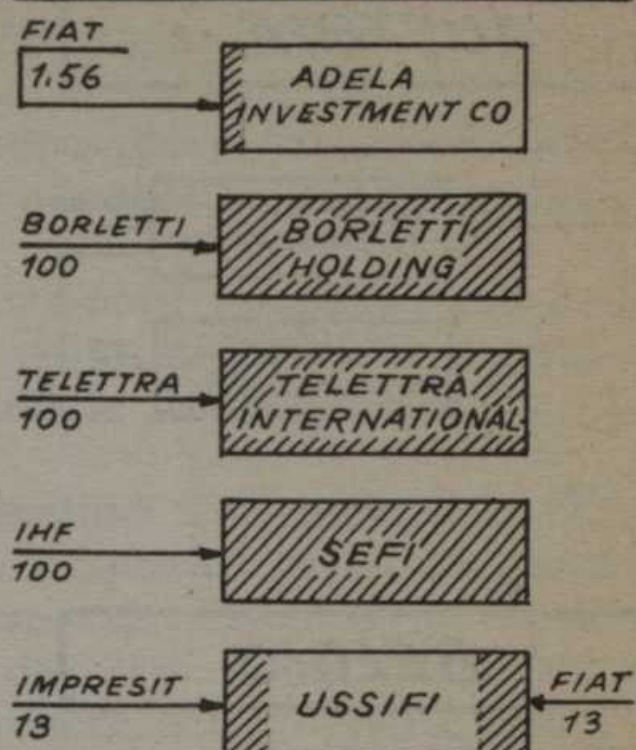


# PARTECIPAZIONI ESTERE

## GR. BRETAGNA



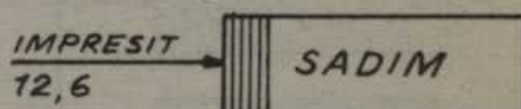
## LUSSEMBURGO



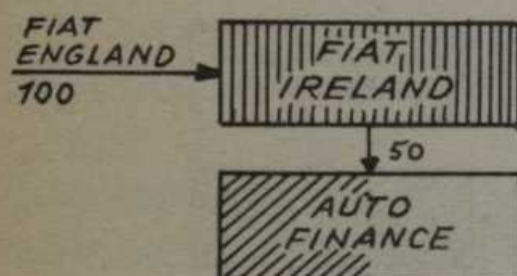
## GRECIA



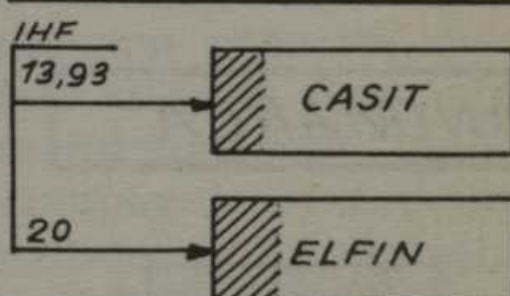
## PR. MONACO



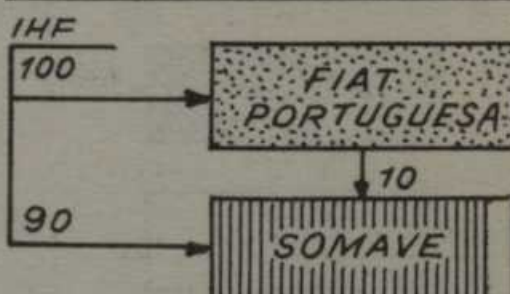
## IRLANDA



## OLANDA



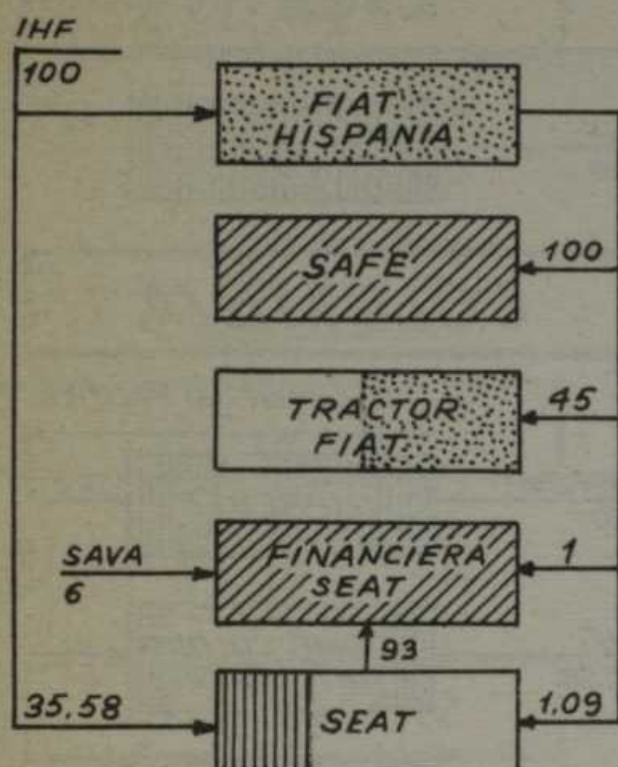
## PORTOGALLO



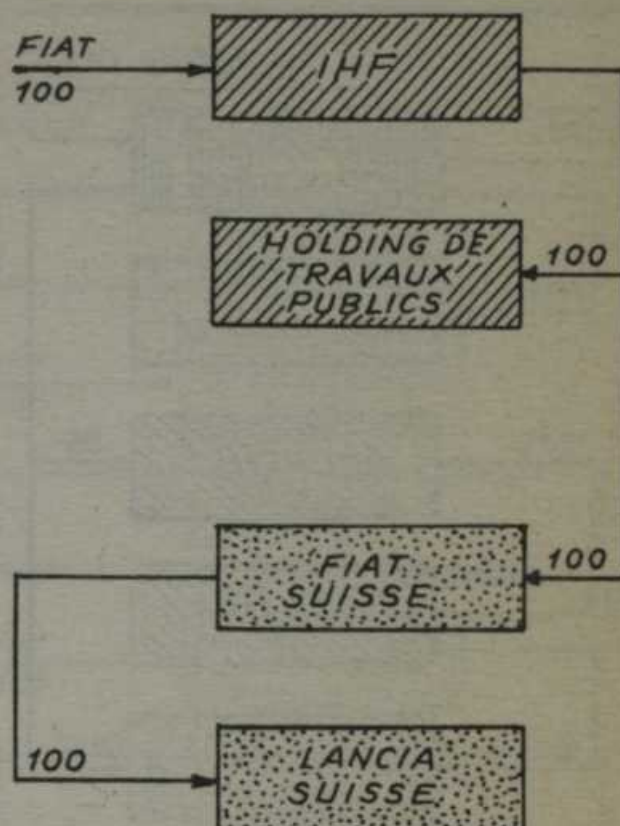


# PARTECIPAZIONI ESTERE

## SPAGNA



## SVIZZERA



## SVEZIA

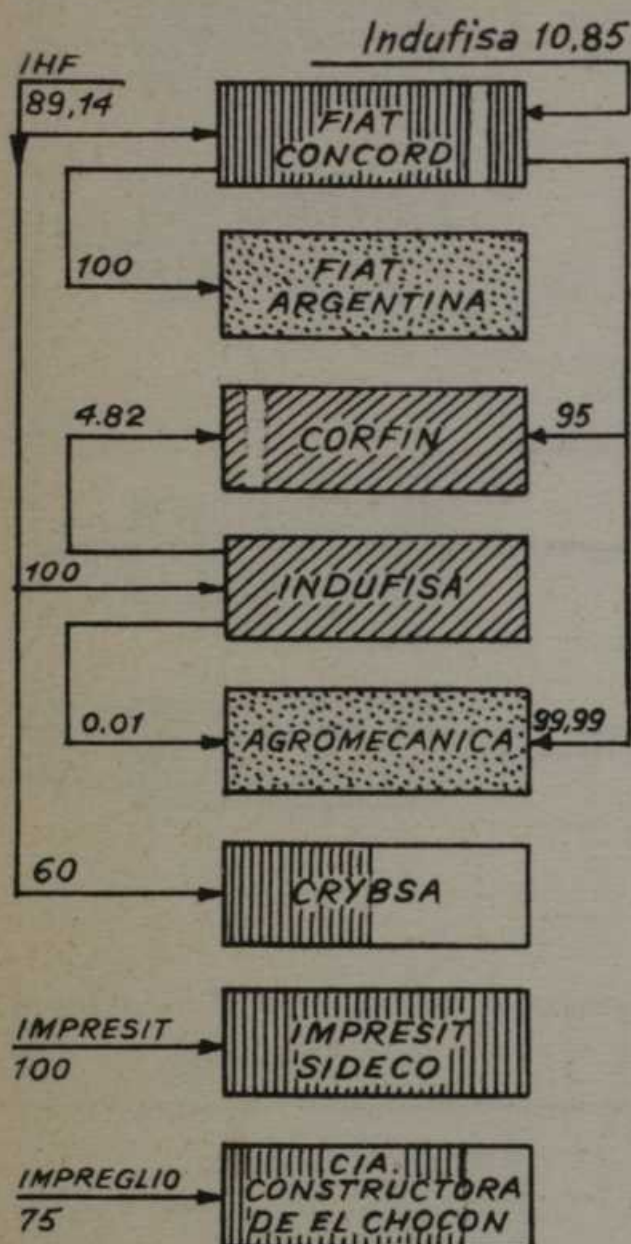




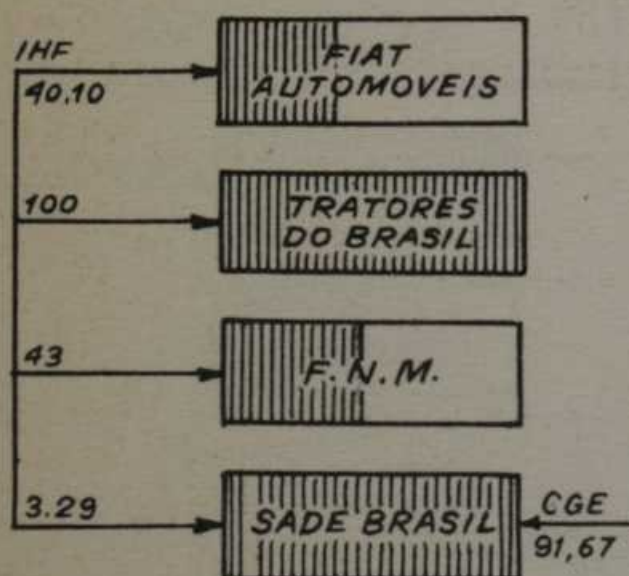
# PARTECIPAZIONI ESTERE

## AMERICA MERIDIONALE

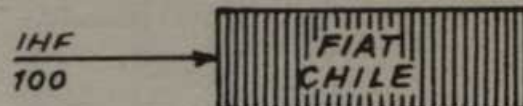
### ARGENTINA



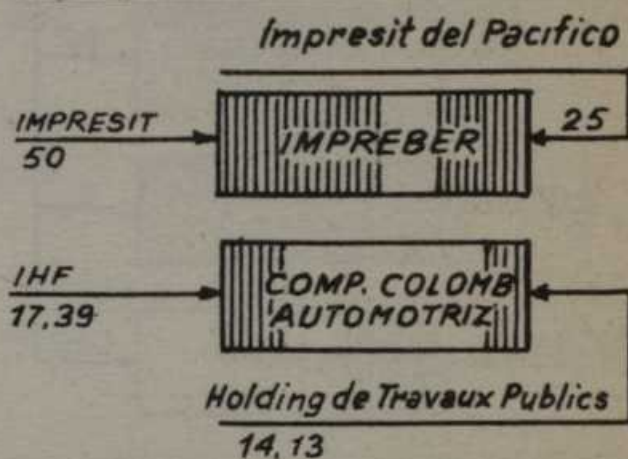
### BRASILE



### CILE



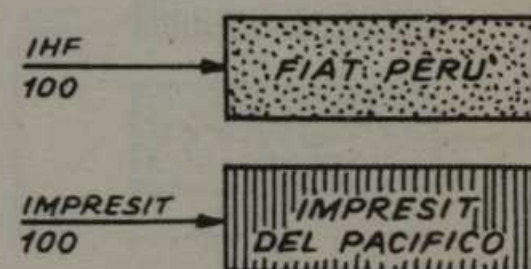
### COLOMBIA



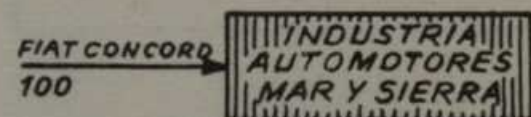
### PARAGUAY



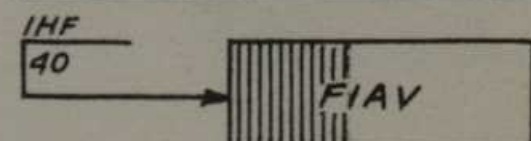
### PERU



### URUGUAY



### VENEZUELA

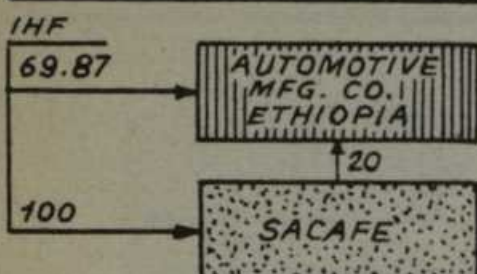




# PARTECIPAZIONI ESTERE

## AFRICA

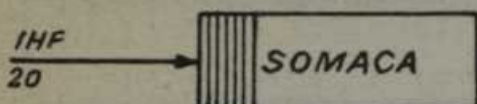
### ETIOPIA



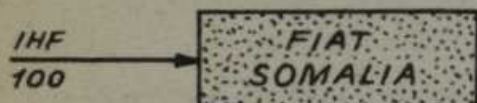
### KENIA



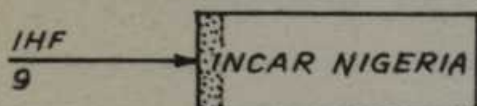
### MAROCCO



### SOMALIA



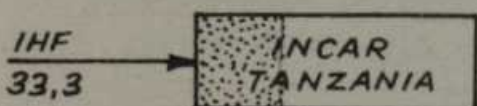
### NIGERIA



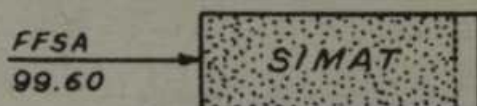
### COSTA D'AVORIO



### TANZANIA



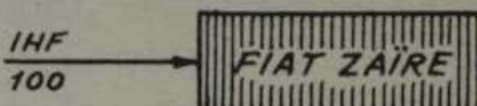
### TUNISIA



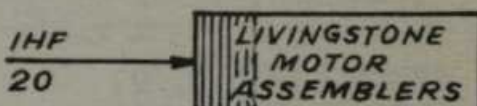
### UGANDA



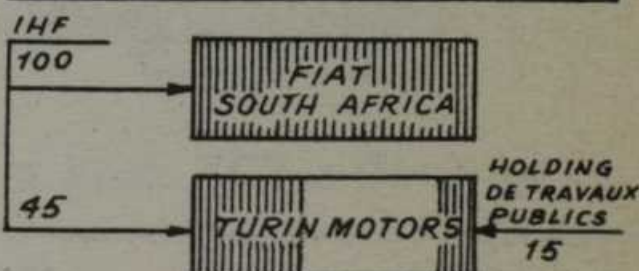
### ZAÏRE



### ZAMBIA

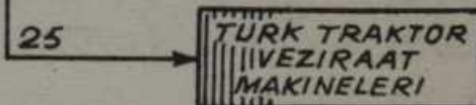


### SUD AFRICA



## ASIA

### TURCHIA

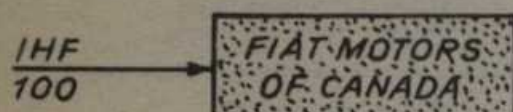




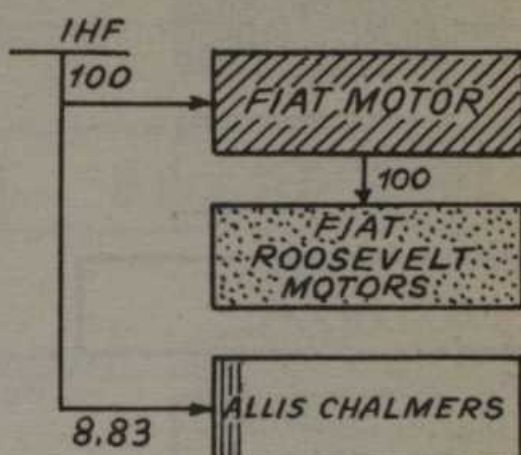
# PARTECIPAZIONI ESTERE

## AMERICA SETTENTRIONALE E CENTRALE

### CANADA

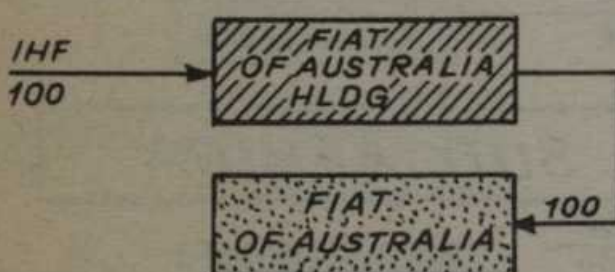


### U. S. A.

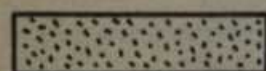


## OCEANIA

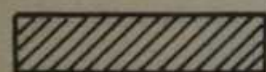
### AUSTRALIA



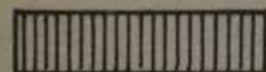
## LEGENDA



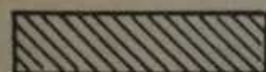
Attività commerciale



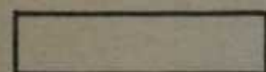
Attività finanziaria o bancaria



Attività industriale o di montaggio



Attività immobiliare



Partecipazioni di Terzi



sono in netta espansione, specie nel settore immobiliare, in quello assicurativo e dei lavori pubblici in Francia. L'Ifi ha inoltre portato a termine in Italia l'acquisizione nel '73 di due grossi complessi finanziari, la Flaminia Nuova e la Società dell'Acquedotto dell'Acqua Marcia.

Dopo la mappa (pp. 23-8) delle partecipazioni nel mondo della Fiat spa (all'inizio del 1974), che rappresenta circa il 50% delle quote totali dell'Ifi ecco alcune tabelle sul fatturato e sulla produzione Fiat.

*Variazioni nella composizione del fatturato italiano Fiat (in miliardi, anni 1970 e 1973) e percentuali:*

Automobili e derivati, 1970: 1114,3 e 65,10%; 1973: 1521 e 64,23%. Veicoli industriali, 1970: 264 e 15,42%; 1973: 446 e 18,84%. Trattori, 1970: 136,9 e 8,00%; 1973: 161 e 6,80%. Aeronautica, 1970: 60,9 e 3,52%; 1973: 46 e 1,94%. Grandi motori, 1970: 23,9 e 1,40%; 1973: 33 e 1,40%. Macchine utensili, 1970: 21,1 e 1,23%; 1973: 9 e 0,37%. Siderurgia, 1970: 63,9 e 3,73%; 1973: 107 e 4,52%. Altre produzioni, 1970: 27,4 e 1,60%; 1973: 45 e 1,90%.

*Aumento percentuale del fatturato dal 1970, anno base, al 1973 (valori calcolati a prezzo costante):*

Automobili, + 36,5%; Veicoli industriali, + 68,1%; Trattori, + 17,5%; Aeronautica, - 24,0%; Grandi motori, + 37,5%; Macchine utensili, - 56,4%; Siderurgia, + 67,1%; Altre, + 66%. Totale: + 38,3%.

*Produzione dei veicoli all'estero (variazioni dal 1970 al 1973):*

Automobili (1970): 430.000; (1973): 605.000. Veicoli industriali (1970): 10.000; (1973): 17.000. Trattori (1970): 22.000; (1973): 33.000.

#### *Produzione 1970-1973 per la Seat, ZCZ e Concord*

	1970	1973
Seat	284.000	350.000
Zcz	65.500	100.000
F. Concord	56.300	70.000

*Produzione estera di automobili nel '75 (come prevista nel 1973 per alcuni stabilimenti):*

Seat, 460.000; Zcz, 150.000; F. Concord, 90.000; F. Brasile, 190.000; F. Polonia, 150.000. Totale 1.040.000.

Produzione estera di automobili totale nel 1975: 1.700.000, pari circa a quella italiana come prevista nel 1973.

I seguenti dati, da noi elaborati, mostrano le tappe dell'espansione multinazionale della Fiat.



## *La Fiat in Europa*

*Austria*: dal 1949 monta vettura di piccola cilindrata su licenza Fiat. *Francia*: dal 1966 Fiat France, con divisione operativa Unic. Dal 1974 nuovo stabilimento a Trappes per veicoli industriali. *Germania*: dal 1960, Deutsche Fiat per importazione e distribuzione di veicoli industriali e trattori. Dal 1973, inaugurazione del grande Centro di Distribuzione Merci Fiat a Kippenheim. *Irlanda*: dal 1952 Fiat Ireland monta vetture di media cilindrata. *Jugoslavia*: dal 1954 la ZCZ (Zavodi Crvena Zastava) produce e monta vetture e VI. Dal 1972, aumento della partecipazione Fiat fino al 30% e grossi ampliamenti. Dal 1973 inserimento nel ciclo di produzione con Polonia e URSS. Prodotte nell'anno 1973 100.000 vetture. Nel 1974 è entrata in produzione la "128 S" che sfornerà altre 100.000 vetture l'anno. *Polonia*: Dal 1920 iniziati i rapporti con il governo polacco. Nel 1965 accordo con la Pol-Mot per la fabbricazione della "125" derivata Fiat. Nel 1971 accordo col governo polacco per la produzione di 150.000 "126" l'anno (dal 1974), in ciclo integrato con gli stabilimenti di Termoli e Cassino. *Portogallo*: dal 1963 la licenziataria Somave monta vetture Fiat. Dal 1972 produzione aggiuntiva di veicoli Fiat e OM. *Romania*: dal 1967 la Tractorul produce trattori su licenza Fiat. *Spagna*: dal 1950 la Fiat partecipa col 36% alla Seat, situata nella zona franca di Barcellona. La partecipazione nel 1973 è stata valutata intorno al 79%. Circa 30.000 dipendenti. Dal 1972 al '73 aumento del fatturato di circa il 60%. Posizione assolutamente prioritaria nel mercato spagnolo e grossa quota all'esportazione. Dal 1973 produzione di 1.000 "127" al giorno con integrazione col ciclo italiano. *URSS*: nel 1966 la Fiat costruisce lo stabilimento di Togliattigrad per la produzione di 600.000 "124" l'anno. In questi anni sono stati ampliati i termini della collaborazione tecnica e commerciale.

## *La Fiat in America latina*

*Argentina*: dal 1954 Fiat Concord Saic (affiliata); è la prima industria privata del paese. 4 stabilimenti, impiega nel complesso 15.000 dipendenti, produce 60.000 autovetture, 3.000 veicoli industriali, 6.000 trattori. *Bolivia*: dal 1974 stabilimento di montaggio di VI su pezzi forniti dalla Fiat Concord. *Colombia*: dal 1973 montaggio di VI su pezzi forniti dalla Fiat Concord. *Brasile*: dal 1972, Tractores Fiat do Brasil (affiliata) 2 stabilimenti; 600 dipendenti. Nel 1976 entrerà in funzione la Fiat Automoveis SA (consociata); lo stabilimento sorgerà nei pressi di Belo Horizonte; 9.000 dipendenti; produrrà circa 190.000 autovetture di media cilindrata l'anno. Dal 1973 accordo con la FNM (Fabrica Nacional de Motores) di proprietà dell'Alfa Romeo per la produzione di autocarri. La Fiat ha acquisito una grossa partecipazione. *Cile*: dal 1962, Fiat Chile SA (affiliata); montaggio di autovetture e VI; 3 stabilimenti. *Costarica*: dal 1965 la Sava (licenziataria); montaggio autovetture. *Uruguay*: dal 1962, Ajax (licenziataria) montaggio "600" e "128" con serie di provenienza Concord Argentina.



Dal 1971, Mary Sierra (affiliata) monta "125" fornite da Concorde Argentina e VI. *Venezuela*: dal 1962 (Fiav (licenziataria e consociata); la Fiat possiede il 40% del capitale; montaggio autovetture e VI.

### *La Fiat in Africa*

*Etiopia*: dal 1973, consociata ad Addis Abeba per il montaggio di VI. *Egitto*: dal 1962, società del Cairo El Nasz Automotive MFG, licenziataria; montaggio "128"; ha recentemente instaurato rapporti con altre licenziatricie Fiat dei paesi dell'Est per il montaggio della "125 S." *Marocco*: dal 1962, la Somaca, licenziataria del cui capitale la Fiat possiede il 20%; due stabilimenti per il montaggio di autovetture di piccola e media cilindrata. *Sud Africa*: dal 1961, Fiat South Africa; 600 dipendenti; montaggio vetture media cilindrata e VI. *Zaire*: dal 1972 è in attività uno stabilimento per il montaggio trattori (affiliata). *Zambia*: recentemente è entrato in attività uno stabilimento per il montaggio di modelli di media cilindrata, di cui la Fiat possiede il 20%.

### *La Fiat in Asia*

*Sud Corea*: dal 1969 la Amco (licenziataria) per il montaggio di "124" e VI. *Giappone*: dal 1970, stabilimento della Kubota Ltd. (licenziataria) per montaggio di trattori Fiat mod. "450" e "600 OM." *India*: la Indiathe Premier Automobiles (licenziataria) produce "1.100 R.," "124," "132" per circa 25.000 unità. *Indonesia*: dal 1971, stabilimento di Djakarta, di appartenenza della Daha Motors (licenziataria) produce vetture di media cilindrata; 600 dipendenti. *Malesia*: dal 1967, stabilimento per il montaggio di autovetture di piccola e media cilindrata, di proprietà Sharikat Fiat Distributors (licenziataria); la presenza della Fiat sul mercato risale al 1940. *Thailandia*: dal 1962, stabilimento della Karnasuta General Assembly Co. (consociata); montaggio autovetture piccola e media cilindrata. *Pakistan*: Allo studio la fabbricazione di uno stabilimento di montaggio per piccole vetture.

### *La Fiat in Oceania*

*Nuova Zelanda*: dal 1960, la Torino Motors Ltd. (licenziataria); autovetture di piccola e media cilindrata.

Come si vede da queste mappe e dalle note che le accompagnano la potenza della Fiat si estende su tutti i mercati del mondo sia come stabilimenti di produzione o di montaggio, sia come rete commerciale. Si nota inoltre come accanto ad un iniziale stabilimento di mon-



taggio si sia costituito col passare degli anni un complesso di attività, seguenti al reinvestimento dei capitali iniziali, che spaziano dalle industrie edilizie, alle società di vendita e di assicurazione, alle società immobiliari, alle società industriali più diverse. Una prova in più, se era necessaria, della enorme possibilità di fuga dei capitali all'estero anche con un piccolo investimento iniziale.

Un'altra notazione evidente è data dal peso che hanno assunto negli ultimi anni le attività dell'Ifi non legate all'automobile o ai suoi derivati. Dall'industria alimentare, all'editoria, all'edilizia, al turismo, alla petrolchimica, i profitti accumulati sulla pelle degli operai italiani alle catene di montaggio delle "vetturette" sono andati ad incrementare il peso finanziario della famiglia Agnelli in settori che sempre di più tendono ad essere indipendenti e, soprattutto, facilmente scorporabili.

La penetrazione imperialistica della Fiat si è quindi allargata in primo luogo nell'industria dell'automobile e dei trasporti in genere, e può ora gestire con sufficiente tranquillità espansioni o disinvestimenti a seconda della propria convenienza.

Per quanto riguarda gli investimenti nel settore degli autoveicoli, questi per la Fiat sono dettati dalla ricerca di paesi dove il costo del lavoro sia estremamente basso e dove ci siano possibilità di espansione, o nel paese stesso, o per l'esportazione in paesi vicini. In questo campo, alla necessità della Fiat di arrivare a possedere quote di mercato in presenza della stessa volontà da parte degli altri gruppi si unisce in particolar modo il bisogno di ricreare margini di profitto persi in Italia.

Alcuni esempi della politica imperialista Fiat ci aiutano a comprendere la vastità del problema, la sua logica e gli interessi che si muovono dietro queste operazioni. Inoltre, è molto interessante individuare — attraverso la lettura di documenti riservati Fiat — le motivazioni politiche degli investimenti stessi.

*Argentina.* - Fin dal 1954 la Fiat ha investito i suoi capitali in Argentina. Ora possiede stabilimenti a Cordoba, a Santa Fé, a El Palomar, a Buenos Aires. È la prima industria privata di tutto il paese, ed i suoi uomini sono nella posizione di dettare legge al governo, sia quello peronista attuale che alla passata dittatura militare. Le vicende della Fiat in Argentina, specie quelle



recenti, sono indicative della sua ideologia e della sua prassi.

A Cordoba, dove c'è lo stabilimento più grosso, la direzione della Fiat ha creato in tutti questi anni un clima di repressione aperta senza pari. Ai consueti sistemi di corruzione dei funzionari statali e della polizia, gli uomini di Agnelli hanno unito la più spietata repressione negli stabilimenti. A Cordoba si è lavorato per molto tempo con l'esercito armato nelle officine, sono stati attuati licenziamenti di massa, dirigenti operai sono stati uccisi dalle squadracce padronali. Soprattutto durante la dittatura militare di Lanusse, Cordoba è stata il centro dell'attacco antioperaio più duro. Ma anche la città dove la classe operaia ha saputo costruire la base di massa e l'organizzazione della resistenza alla dittatura, della costruzione delle organizzazioni operaie marxiste contrapposte al "sindacalismo" ammesso dal regime. In un dossier Fiat sull'Argentina, un documento riservato (catalogato come n. 260 R 0023-0-105973) all'inizio degli anni Settanta, gli studiosi di corso Marconi scrivevano:

L'Argentina sta attraversando un momento politico molto delicato, perché la stabilità dell'attuale governo appare compromessa: da un lato infatti deve fronteggiare malcontento popolare, scioperi, movimenti studenteschi, iniziative terroristiche, mentre, dall'altro, è minacciata da un'opposizione crescente in cui convergono membri della sinistra, cattolici populistici, nazionalisti e peronisti. *Il successo tattico ottenuto da Onganía [il dittatore salito al potere nel '66] nelle recenti trattative con le organizzazioni sindacali che, contrariamente alle previsioni non hanno posto la pregiudiziale della revoca allo stato d'assedio, costituisce un elemento di fiducia e di limitato ottimismo: in ogni caso quello del controllo dei sindacati rimane il banco di prova per l'effettivo consolidamento del regime.*

Come si vede non si fa mistero dei propri intendimenti: controllare i sindacati, mantenere lo stato d'assedio costantemente, per la Fiat sono i mezzi normali ed evidenti per garantire la propria produzione.

Nel maggio del '68 il proletariato di Cordoba insorge contro la dittatura militare. L'insurrezione, che si prolunga per diversi giorni e che vede gli operai della Fiat alla guida organizzata, costerà più di 100 morti. Seguiranno poi la repressione spietata nelle fabbriche e la militarizzazione del lavoro. Nel '69 un'altra sommossa popolare segna il punto di maggiore acuzie di una serie di scioperi e mobilitazioni.



Nel '72 Umberto Agnelli giunge in volo a Cordoba per parlare con il direttore della Fiat Argentina Oberdan Sallustro e con il comandante della piazza, generale Sanchez. È in progetto un grosso ampliamento degli stabilimenti e la fusione con la "John Deere" americana per il settore dei trattori. Agnelli va a chiedere garanzie ai militari fascisti che la sua produzione non sarà disturbata. Nel giro di un mese, sia Oberdan Sallustro che il generale Sanchez sono giustiziati dai guerriglieri dell'Erp. Il ruolo di Sallustro nella repressione viene evidenziato in maniera impressionante da decine di testimonianze, mentre in Italia si tenta di costruire un cordoglio interclassista sulla figura dell'"imprenditore assassinato."

Dopo un anno, il ritorno del peronismo e l'acuirsi di tutte le tensioni sociali. Ancora una volta Cordoba, e gli operai della Fiat, alla testa della mobilitazione anti-patronale e classista. Nell'agosto la fabbrica viene occupata. Agnelli decide di rinunciare a molti ampliamenti in Argentina. Anzi in alcuni casi si tratterà di una vera e propria opera di smantellamento degli stabilimenti. La ragione è essenzialmente legata all'instabilità politica del paese. Ma non per questo si pensa di rinunciare al mercato dell'America latina. Alla ricerca dei paesi dove la produttività è garantita, gli uffici studio della Fiat hanno scovato un nuovo paradiso, il Brasile.

*Brasile.* - In un documento interno Fiat sulla situazione in Brasile, anche questo dell'inizio degli anni '70 (n. 260 I 0024-0-083973), la situazione sociale viene così delineata:

... I sindacati, che rappresentano meno del 10% degli occupati, solo durante la presidenza Goulart (primi anni del '60) parvero avere un certo potere indipendente che si esplicò in una serie di manifestazioni di massa. Attualmente le rivendicazioni operaie hanno perduto di mordente e risultano pesantemente condizionate dai provvedimenti governativi che limitano il diritto di sciopero e la libertà di assemblea: gli scioperi devono essere approvati dalla maggioranza degli iscritti al sindacato e comunicati in anticipo ai datori di lavoro e, per settori fondamentali, devono necessariamente risolversi in dieci giorni. Le organizzazioni studentesche, il basso clero, la borghesia riformista, e le sinistre (clandestine ed eterogenee) non costituiscono, un valido interlocutore alla classe dominante, ma perseguono linee di azione disorganiche, frammentarie ed estremamente mobili con scarsissima presa sulle masse e limitate possibilità di proselitismo. Un rigido sistema di controllo, intervento ed intimidazione impedisce qualsiasi possibilità attuale o futura (nel breve e nel



medio periodo) di attività concreta. Le grandi masse popolari, costituite da braccianti agricoli e di sottoproletariato urbano, sembrano del tutto estraniare alla vita sociopolitica del Paese e refrattarie ai problemi di rinnovamento e progresso delle strutture di base del Paese...

Riguardo all'assetto politico è malcelata l'ammirazione verso i militari che hanno saputo opporsi al "turbolento" regime di Goulart, e il generale Garrastazu Medici, un nazista, è denominato "uomo relativamente moderato, che ha iniziato il suo mandato con un'azione di pacificazione generale."

In realtà il regime dei militari nazisti brasiliani, che si fonda sugli Squadroni della morte, sulla tortura e sulla pauperizzazione delle masse popolari brasiliane non potrebbe essere terreno più favorevole all'insediamento industriale.

Più del 60% del capitale USA investito in America latina, è in Brasile. 31 aziende multinazionali (di cui 16 USA) controllano il 75% del mercato. Il 70% delle miniere è in mano straniera, così come il 50% del settore alimentare. Il sistema economico si basa sulla compressione salariale all'interno e sulla massima spinta all'esportazione, facilitata in ogni modo. Oltre agli americani e alla Volkswagen do Brasil, anche grossi monopoli italiani hanno accettato i favori dei militari brasiliani: la Pirelli con 4 stabilimenti, la Olivetti con uno stabilimento di produzione, la Montedison con tre.

All'inizio del '73 Gianni Agnelli vola in Brasile per concordare i termini per un investimento in una fabbrica di automobili. Dei diversi stati brasiliani disponibili all'insediamento, Agnelli segue quello che offre maggiori vantaggi. Vince la gara nella corruzione e nel sottogoverno, il governatore dello stato di Minas Gerais, Rondon Pacheco. Questi i termini: la nuova industria, denominata Fiasa (Fiat Automoveis, SA) richiederà 290 milioni di dollari di capitale. Di questi la Fiat italiana fornirà in tre anni 71,501 milioni di dollari (24,6% del totale), il governo di Minas Gerais il 24,6% e il resto sarà fornito da banche brasiliane, specialmente locali, dalla vendita finanziaria del terreno e delle infrastrutture. La Fiat pur fornendo solamente il 24,6% del capitale necessario assumerà il controllo assoluto della Fiasa detenendo il 50,006 per cento del capitale sottoscritto. Si tenga presente, per capire a fondo il funzionamento di questi accordi e la politica finanziaria internazionale,



che l'Italia ha concesso crediti al Brasile per 120 milioni di dollari: è facile capire attraverso quali canali la Fiat riesca a convincere le autorità monetarie italiane a farsi finanziare i propri investimenti all'estero. Ma l'accordo dice ancora altro: è previsto l'acquisto di macchinari e attrezzature per 95 milioni di dollari, nei termini decisi esclusivamente dalla Fiat, che potrebbe servirsi di tale facoltà per vendere macchinario già usato e obsoleto, usufruendo a questo proposito di una particolare norma doganale brasiliana (il decreto n. 1218) che esenta questo tipo di importazioni da ogni tassa. Soltanto a titolo di trasferimento di tecnologia e di assistenza tecnica la Fiat riceverà annualmente il 5% del fatturato della Fiasa (valutato in 300 milioni di dollari all'anno). Oltre alle esenzioni fiscali sul terreno e sulle costruzioni, quando gli impianti entreranno in funzione la partecipazione del governo si ridurrà al 20% e il resto delle azioni sarà messo in vendita. Ancora: la Fiat, giocando sulla rivalità tra due municipi vicini, è riuscita ad ottenere da quello prescelto l'esenzione da tutte le tasse e imposte municipali fino al 1985.

I mezzi della correttezza piemontese della Fiat sono poi riusciti a fare scoppiare uno scandalo nel parlamento dello stato di Minas.

Con una abituale manipolazione — ci informano i compagni del Comitato antifascista Brasile — e qualche lira tramutata in "cruzeiros" si è fatto in modo che la convenzione tra Fiat e stato di Minas Gerais sia stata approvata dal parlamento con in bianco le cifre di impegno di spesa: una volta che la convenzione fosse stata approvata, sulle cifre — che la Fiat doveva dare per i terreni e per i lavori di infrastruttura — ci si sarebbe messi d'accordo in privato. Nonostante che in Brasile il regime parlamentare sia una beffa e nonostante i militari, lo scandalo è scoppiato nel parlamento di Minas e un giornale ha pubblicato le copie fotostatiche della convenzione con le cifre in bianco [...]. Nello stesso accordo è stata approvata una clausola per cui controversie tra le parti dovranno essere risolte dall'arbitrato di un tribunale internazionale a Parigi e quindi al di fuori delle leggi e degli ordinamenti dello Stato brasiliano.

Il salario operaio in Brasile è di 29.000 lire mensili. Si lavora dieci ore al giorno e le ferie sono una settimana all'anno. Gli scioperi sono vietati. I dirigenti operai vengono assassinati. In questa situazione il sovrintendente della Fiat in Brasile, Franco Urbani, ha salutato l'accordo con le seguenti dichiarazioni:



La realistica politica economica del governo federale, gli incentivi da essa offerti per i nuovi investimenti, il nuovo spirito imprenditoriale del governo che contrasta con le antieconomiche nazionalizzazioni forzate degli anni Sessanta (cioè il governo di Goulart) sono da elogiare [...] la disciplina, la dedizione al lavoro, l'entusiasmo dei lavoratori brasiliani contrastano profondamente con le convulsioni e le agitazioni che affliggono attualmente tutti i paesi sviluppati dell'area capitalistica, con gravi problemi di assenteismo, di aumento continuo dei costi e di riduzione verticale dei profitti [...]. *La situazione può essere paragonata a quella italiana degli anni '50...*

Ma agli operai brasiliani non basterà la dedizione per potere fruire di quello che producono. Allo stabilimento della Volkswagen in Brasile è comune che gruppi persino di cento operai si mettano insieme per comprare l'automobile oppure si organizzino allo stesso scopo gigantesche lotterie. Come è chiaro dagli accordi, e del resto da tutta la politica informatrice dei militari brasiliani, gli insediamenti in Brasile hanno come prima ragion d'essere l'esportazione verso gli altri paesi dell'America latina (e di recente anche in Africa). Ed è una politica estera che in Brasile si accompagna strettamente all'organizzazione della repressione nel continente, agli accordi con i paesi fascisti Uruguay, Cile, Bolivia, che ammette apertamente mire espansionistiche nei confronti del Perú.

Gianni Agnelli dunque si qualifica apertamente con queste scelte nel senso di co-protagonista nella scena politica sudamericana accanto ai più feroci fascisti. La sua faccia italiana fatta di democrazia e progressismo, o le sue dichiarazioni all'ONU sul ruolo di progresso che hanno le multinazionali, non possono ingannare.

E nel Brasile la Fiat non investe solo nelle automobili. Insieme all'Alfa Romeo produrrà veicoli industriali in uno stabilimento grande quasi come quello di Stura a Torino e concorre con successo anche ai grandi appalti statali, tramite le sue finanziarie. Il caso che presentiamo, quello dell'appalto della diga di San Samão (notizie tratte da "Aggiornamenti Sociali" dell'agosto '73) è oltremodo indicativo.

Grande spazio ha avuto sulla stampa brasiliana un fatto svoltosi parallelamente agli accordi della Fiasa e passato quasi del tutto inosservato in Italia. Nello stesso stato di Minas Gerais era stato indetto un appalto pubblico per la costruzione di una diga idroelettrica a S. Simao, sul fiume Paranaíba, a 700 km da Belo Horizonte, progettata dalla Cemig



(Centrali Elettriche di Minas Gerais). Il concorso riguardava il maggiore appalto sinora assegnato nello stato, per un valore di 100 milioni di dollari, destinato ad uno dei maggiori impianti mondiali del suo genere, che sarà la terza grande diga del Brasile. Il costo totale dell'opera da ultimare nel 1978, centrale elettrica compresa, sarà di circa 500 milioni di dollari, la maggioranza capitale brasiliano. La Banca mondiale contribuirà con 60 milioni di dollari. L'appalto, però riguardava solo quasi la diga, alla cui costruzione la Banca mondiale partecipa per il 50%. Dopo una prima selezione tra le imprese concorrenti, che ne ridusse il numero a sette, finirono per rimanere in gara solamente due, la Mendes Junior interamente brasiliana e la Impresit-CR Almeida. Questo consorzio è formato da una ditta del sud del paese (ultimamente oberata da notevoli difficoltà finanziarie) e dalla Impresit Girola Lodigiani, italiana (controllata dalla Fiat), che nel consorzio detiene il 70% del capitale e possiede tutte le attrezzature e tutto il personale direttivo.

Il risultato della gara di appalto doveva venire pubblicato in gennaio, ma in marzo non era stato ancora reso noto. Cominciò a diffondersi la voce che la Fiat avesse condizionato la costruzione della propria fabbrica automobilistica all'assegnazione alla Impresit (da essa controllata) dell'appalto della diga. Poiché era già noto il parere della commissione specializzata della Cemig, favorevole all'impresa brasiliana, e quello, pure favorevole a tale impresa, di un consulente internazionale indipendente designato (quale condizione per contribuire al finanziamento) dalla Banca Mondiale, l'annuncio, dato il 27 aprile, della vittoria del consorzio italiano suscitò una violenta reazione negli ambienti interessati del paese, alimentata con ogni mezzo dall'impresa sconfitta, inclusa la pubblicazione di un ampio dossier (più di cinquanta pagine) che avrebbe dovuto documentare le pressioni da parte della Fiat sulla Cemig e sul governo di Minas Gerais. La differenza nelle proposte presentate (678 milioni di cruzeiros preventivati dalla Mendes Junior contro i 670 della Almeida Impresit) è in realtà minima; ma il fatto che la Impresit avrebbe reclutato tutto il personale direttivo all'estero ed esigeva che un terzo del capitale fosse collocato a sua disposizione in Italia, esente da qualsiasi imposta brasiliana, avrebbe in realtà elevato notevolmente il prezzo effettivo della proposta italiana.

Poco chiara è anche la parte che la Banca Mondiale ha avuto nell'appalto. In seno alla Commissione Finanziaria di Controllo dell'Assemblea Legislativa di Minas Gerais, il direttore finanziario della Banca Mondiale è stato apertamente accusato di essere notoriamente legato alla Fiat e di avere quindi condizionato il finanziamento dell'opera alla vittoria della Impresit.

*Cile.* - In Cile, dove la Fiat arrivò nel 1962, la casa di Torino possiede tre stabilimenti affiliati al 100%. Due eseguono il montaggio della "125 Special" e della "600" che vengono dall'Argentina, e uno il montaggio di autocarri pesanti. Anche se la presenza del capitale italiano in Cile non è assolutamente paragonabile a quella delle



altre grandi multinazionali, specialmente americane, l'atteggiamento verso questo paese è lo stesso estremamente indicativo.

All'inizio del '70, nel documento n. 260-R-0020-0-0541, la situazione veniva così descritta...

... Solo una porzione limitata della popolazione attiva è iscritta ai sindacati (12%?). L'insuccesso dei tentativi di organizzare le forze di lavoro è particolarmente significativo nei confronti delle popolazioni rurali, tra le quali la penetrazione delle idee riformiste è resa particolarmente difficile dai livelli estremamente bassi di istruzione. Anche l'organizzazione della classe operaia industriale è limitata ai lavoratori occupati nelle principali attività minerarie ed industriali, mentre ne sono virtualmente esclusi i dipendenti delle piccole imprese, gli artigiani e la grande massa dei lavoratori "occasional" (costruzioni e servizi a bassa produttività) [...]. L'attuale governo è retto dal presidente Frei, esponente del partito democristiano eletto nel 1964, che si è impegnato in una serie di importanti riforme in campo economico e sociale [...]. Recentemente però la situazione appare meno favorevole poiché il partito democristiano non ha la maggioranza alla Camera dei Deputati e, quindi, numerosi provvedimenti legislativi proposti dal governo in campo fiscale e salariale sono rimasti bloccati. Un elemento di incertezza è altresì costituito dalle elezioni presidenziali che si terranno nel settembre 1970, poiché i cinque partiti di sinistra si sono coalizzati ed hanno presentato un unico candidato, il socialista Allende, con il programma di un cambiamento radicale delle strutture politiche, economiche e sociali del paese (espropriazioni delle grandi società a tendenza monopolistica, nazionalizzazione intensiva dei mezzi di produzione e delle ricchezze naturali, accelerazione del programma della riforma agraria, ecc.). Comunque, per il momento sembra favorito il democristiano Tomic che intende perseguire la politica dell'attuale presidente, con lo slogan "rivoluzione nella libertà,"...

A questo punto, anche se non si hanno le prove, supporre che anche la Fiat come la Itt e le compagnie del rame statunitensi si sia data da fare per "favorire" ancora di più gli avversari di Allende, è più che legittimo. Il comportamento successivo della direzione Fiat nei tre anni di esperienza del governo di Unidad Popular conferma sempre più la tendenza degli Agnelli ad accettare investimenti in America latina solo se garantiti dalla repressione. Nel '72 e nel '73 la Fiat rese noto che i propri stabilimenti non si sarebbero ampliati, in seguito annunciò a chiare lettere la propria intenzione di sgombrare da un paese dove ormai la classe operaia era diventata troppo forte. Ma dopo il colpo di stato di settembre, un piccolo annuncio rivelò che la Fiat stava riconsiderando i propri programmi cileni, e in ultimo



diverse testimonianze portate al tribunale Russell II nel marzo scorso a Roma dipingono i dirigenti della Fiat cilena nel loro ruolo vero: quello di aguzzini fascisti. Un compagno espulso da Santiago, Marino Lizzul, di origine italiana, simpatizzante di Unidad Popular, ha testimoniato davanti al Tribunale di Roma che i dirigenti Fiat hanno fornito nei giorni successivi al golpe ai militari i nomi dei compagni, dei sindacalisti e degli operai di sinistra da arrestare o da fucilare. La testimonianza è stata confermata dalla stessa presidenza del Tribunale Russell.<sup>1</sup>

*Spagna.* - Nel paese retto dalla dittatura franchista, la Fiat si è insediata, organicamente, a Barcellona, fin dal 1950. Attualmente alla Seat (questo è il nome della Fiat spagnola) lavorano circa 27.000 operai, più altre migliaia di lavoratori "appaltati" a seconda delle esigenze produttive nelle piazze della regione, da uomini del governo e da mafiosi locali. La Seat rappresenta in Spagna la più grossa concentrazione operaia. Naturalmente anche qui i sindacati e l'organizzazione operaia sono vietati, guardie armate prestano servizio dentro i reparti, le officine sono drasticamente separate le une dalle altre. Anche qui una folla di parassiti incapaci guadagna cifre favolose senza fare nulla o organizzando furti in grande e in piccola scala.

Il capitale investito dalla Fiat e dall'Ifi nella Seat è cresciuto enormemente dall'epoca dell'insediamento. Da un iniziale 6%, si è saliti al 36% nel '70. Ma queste quote vanno sommate a quelle in mano di prestanome e fiduciari degli Agnelli, tanto che alcune fonti credibili quotano il capitale totale in mano alla Fiat al 75%.

Negli stabilimenti di Barcellona sono stati trasferiti tutti i vecchi macchinari delle fabbriche italiane e le lavorazioni nocive che qui da noi sono state sostituite sotto il peso della lotta operaia. A Barcellona l'utilizzazione degli impianti raggiunge delle punte elevatissime, i ritmi di lavoro sono sensibilmente più alti di quelli italiani.

<sup>1</sup> Un altro episodio può chiarire il peso della Fiat nella borghesia reazionaria cilena. Nel marzo 1972 il quotidiano "El Mercurio" — l'unico che avrà dopo il golpe la possibilità di uscire — scrisse un breve commento critico sulla Fiat italiana. Dopo un fonogramma dell'Ufficio relazioni esterne di Torino (diretto da Vittorino Chiusano), l'articolo fu smentito tra mille scuse.



La produzione della Seat, più del 50% della produzione totale di automobili spagnola nel '70, è ancora aumentata a ritmo vertiginoso negli ultimi anni. Nel '73 ha fatto registrare un 18% in più rispetto al '72, anno in cui era aumentata ancora del 13%. Il 42% delle vetture sono esportate. Il prossimo anno entrerà in funzione uno stabilimento per la produzione di 1.000 vetture del tipo "127" al giorno.

Nel caso della Spagna sono evidenti le ragioni che spinsero la Fiat ad investire a Barcellona ed a diventare un po' il simbolo degli investimenti industriali nella Spagna fascista: basso costo del lavoro, repressione, assoluta libertà di circolazione dei capitali, corruzione e facilitazioni concesse ad ogni livello. A questo si deve aggiungere l'importanza particolare che sono venuti assumendo gli stabilimenti spagnoli nell'integrazione del ciclo produttivo internazionale, la loro funzione di ammortizzatore rispetto ad altri stabilimenti considerati troppo rigidi nella produzione, come quelli di Torino. Non è un mistero che la Seat funge da "scorta" nel caso gli stabilimenti di Torino siano bloccati da scioperi, come da valvola di sfogo per prodotti invendibili in Italia e per macchinari in disuso.

*Francia.* - Il 25 ottobre '73 viene inaugurata a Trappes, in Francia, una nuova fabbrica Unic Fiat di veicoli industriali, alla presenza di Umberto Agnelli e del ministro francese dello sviluppo industriale. L'impianto, che era già in funzione da qualche mese sorge su un terreno di circa mezzo milione di metri quadri. Vengono montati autocarri di tipo medio e pesante, con motori, gruppi meccanici provenienti dalle altre fabbriche Fiat Unic di Francia, dalla Sot di Torino e dalla OM di Brescia. 1.500 operai producono 100 autocarri al giorno. La parte preponderante della produzione è destinata all'esportazione in Europa, ma anche in Asia, soprattutto in Corea e in Cina popolare (i veicoli destinati a Pechino sono già partiti), e in Unione Sovietica. La Fiat ha investito circa 26 miliardi per il nuovo impianto, che si viene a collocare come importante punto di collegamento internazionale della produzione Fiat di veicoli industriali. "Fabbrica modello," dicono i padroni, e in questi termini l'hanno propagandata in Italia. Modello per la scelta del luogo, dice Agnelli "È un contributo sostanziale all'equilibrio generale ed occupazionale." Lo



stabilimento sorge in una zona destinata ad essere il retroterra industriale di una delle cinque città industriali satelliti di Parigi, e dovrebbe, nelle intenzioni della ristrutturazione industriale francese "rivitalizzare la cintura di Parigi senza devitalizzare il centro." "La Stampa" del 26 ottobre 1973 scrive:

La fabbrica costituisce un esempio dei nuovi modi di concepire l'organizzazione del lavoro, la "qualità della vita," di fabbrica: oltre ad avanzate attrezzature sociali, al verde che circonda lo stabilimento, allo spazio e alla luce degli ambienti, le operazioni lavorative — la cui durata singola è mediamente di circa 20 minuti — sono estremamente diversificate nella loro successione, tali da stimolare lo spirito di iniziativa di chi vi opera.

Questo il commento che il giornale di Agnelli faceva all'inizio della vertenza aziendale.

Dice Jean Hernot, una responsabile sindacale della zona:

Qualità dell'ambiente significa isolamento dei lavoratori essenzialmente. Anche se circondata da arbusti e da roseti, anche se contornata da alberi, quella di Trappes resta una officina-carcere. Nessuna possibilità di comunicare con l'esterno, rigida sorveglianza ai cancelli e controllo capillare all'interno: questo è l'ambiente reale di lavoro degli operai di Trappes...

Dice un altro sindacalista:

L'itinerario per entrare in fabbrica parte dalla "banlieue," passa per il treno e poi, dalla stazione fino all'interno del recinto che circonda l'area dell'officina, il percorso lo si copre nei bus aziendali. È attraverso gli autisti di questi bus che abbiamo tentato di fare arrivare ai lavoratori materiale di propaganda, ma il tentativo è stato stroncato dalle intimidazioni prima, dai licenziamenti poi...

Nella fabbrica di Trappes lavorano operai per l'80% immigrati africani, in maggioranza OS, operai comuni, in stragrande parte provenienti dal Mali. I sindacati sono di fatto estromessi dall'azienda con una politica di licenziamenti e repressione brutale. I lavoratori immigrati sono circondati dal razzismo fomentato dalla borghesia francese. Qualsiasi contrattazione dei tempi di lavoro è impossibile. Qualifiche e livelli salariali sono assegnati dai capi, lo straordinario è imposto secondo le esigenze della produzione. L'organizzazione del lavoro è in realtà basata sui soliti metodi del lavoro alla catena e



con tempi e mansioni estremamente parcellizzati. Questa è la realtà della "moltiplicazione dei potenziali umani e tecnici" di cui ha parlato all'inaugurazione dello stabilimento Umberto Agnelli a proposito dei ruoli delle multinazionali. A ciò si aggiunga che anche per quanto riguarda le "contribuzioni sociali" che la Unic Fiat ha promesso e la creazione di servizi territoriali, questi sono nelle mani di un organismo centrale della azienda stessa, al di fuori di ogni rapporto persino con le amministrazioni locali, e nei fatti nascondono la presenza del capitale Ifi Fiat nel campo delle speculazioni edilizie e dell'intervento nel settore immobiliare.

*Paesi dell'Est europeo.* - Riguardo alla politica Fiat di investimenti nei paesi socialisti, sufficientemente chiara è la seguente intervista di Gianni Agnelli a "Successo" del febbraio 1972:

... I paesi dell'Est europeo manifestano una crescente disponibilità ad affrontare in modo concreto la transizione da un'economia dominata dall'industria pesante ad una economia che tiene in maggior conto le necessità individuali. L'automobile rappresenta uno degli strumenti idonei a raggiungere i nuovi obiettivi della politica industriale. In questi paesi la riserva di domanda è enorme, e il potenziale produttivo locale non sarà sufficiente a soddisfarla, a meno che i governi non intervengano (cosa questa sempre possibile nelle economie centralizzate) per frenare la crescente richiesta di automobili. L'austerità socialista ha combattuto per anni l'automobile come simbolo del consumismo occidentale. Con la modifica di questo atteggiamento politico, l'automobile acquisterà in modo estremamente rapido una posizione di grande importanza nelle economie socialiste, seguendo la stessa evoluzione già sperimentata in Occidente. È pressoché impensabile che si possa contenere la spirale della motorizzazione, una volta che si siano superati i tradizionali livelli di densità automobilistica. *Eventuali tentativi di arrestare l'espansione della motorizzazione in questi paesi potrebbero provocare agitazioni sociali che, anche in questo tipo di società, sono difficili da controllare. I responsabili delle politiche economiche dei paesi socialisti, inoltre, si rendono conto che l'automobile, più di qualsiasi altro bene, è in grado di avviare quel processo di accumulazione del capitale che è necessario per assicurare un ritmo di sviluppo economico più rapido.* Per il momento, non sembra che i paesi socialisti dispongano, all'interno dei loro sistemi produttivi, della capacità industriale necessaria a fronteggiare un processo di espansione così rapido, e non ritengo che potranno disporne nei prossimi anni. Questi paesi, quindi, *dovranno* giovare dell'esperienza del mondo occidentale per costruire entro breve tempo un'industria automobilistica efficiente ed al tempo stesso adeguata al potenziale di mercato. Credo perciò che si concretizzeranno, per le maggiori Case automobilistiche occi-



dentali, *importanti possibilità di accordi con i paesi socialisti*, anche se sarà necessario un approccio radicalmente nuovo al problema. Come l'esperienza della Fiat e della Renault ha dimostrato, l'esportazione e l'installazione di officine di montaggio locali saranno rimpiazzate da nuove formule di collaborazione tecnico-economica. Da queste si giungerà ad accordi per la fornitura di know-how tecnologico e di know-what manageriale, relativi a prodotti specifici ed a processi particolari, così come alla più vasta area della ricerca e della partecipazione associata nella costruzione di impianti completi. La collaborazione si attuerà al livello della produzione, che sarà suddivisa in settori del lavoro da assegnare ai partner socialisti ed occidentali.

Questi nuovi contratti con l'area socialista saranno l'oggetto di un'ulteriore concorrenza fra fabbricanti europei, americani e giapponesi. Nell'ambito competitivo, le Case che dispongono di maggiore flessibilità operativa, della maggiore capacità innovativa e delle migliori formule di collaborazione, otterranno i risultati più brillanti...

### *L'accordo con l'Allis Chalmers*

Il quattro gennaio del 1974 a Ginevra Giovanni Agnelli rende operativa la fusione tra la Fiat macchine movimento terra e l'americana Allis Chalmers. La nuova struttura così formata, divisa in due società (Fiat - Allis B. V. in Olanda e Fiat - Allis Inc. in USA), vede la Fiat in netta maggioranza, con il 65% del pacchetto azionario, in un capitale iniziale della nuova impresa che ammonta a 220 milioni di dollari.

Con questo accordo la Fiat riesce, dopo diversi tentativi a diventare stella di prima grandezza anche in questo settore. La nuova impresa Fiat Allis si colloca infatti al quarto posto nella scala mondiale dei fabbricanti di macchine per il movimento della terra, e cioè la Caterpillar e la International Harvester americane e la Komatsu giapponese.

Tentativi di accordo ce n'erano già stati diversi, il più conosciuto dei quali era stato il progetto di fusione che la John Deere, a partire dalla Fiat Concord argentina. Oberdan Sallustro, che era stato il promotore dell'iniziativa, non aveva potuto condurla in porto. Ora il nuovo colosso, che prevede di raggiungere entro l'anno un fatturato di 450 milioni di dollari, potrà basarsi su otto stabilimenti di produzione in America ed in Europa, 10.000 dipendenti attuali ed una rete di vendita distribuita in oltre 100 paesi del mondo. Le agenzie fanno inoltre rilevare come sia possibile fin d'ora una sem-



plice divisione dei compiti produttivi tra la Fiat specializzata di "dorzers" e caricatori a cingoli di piccola e media potenza e la Allis specializzata in macchine medie e grosse, e come l'accordo si riduca essenzialmente ad un unico dato, ancorché importantissimo: la fusione dell'organizzazione commerciale su scala mondiale.

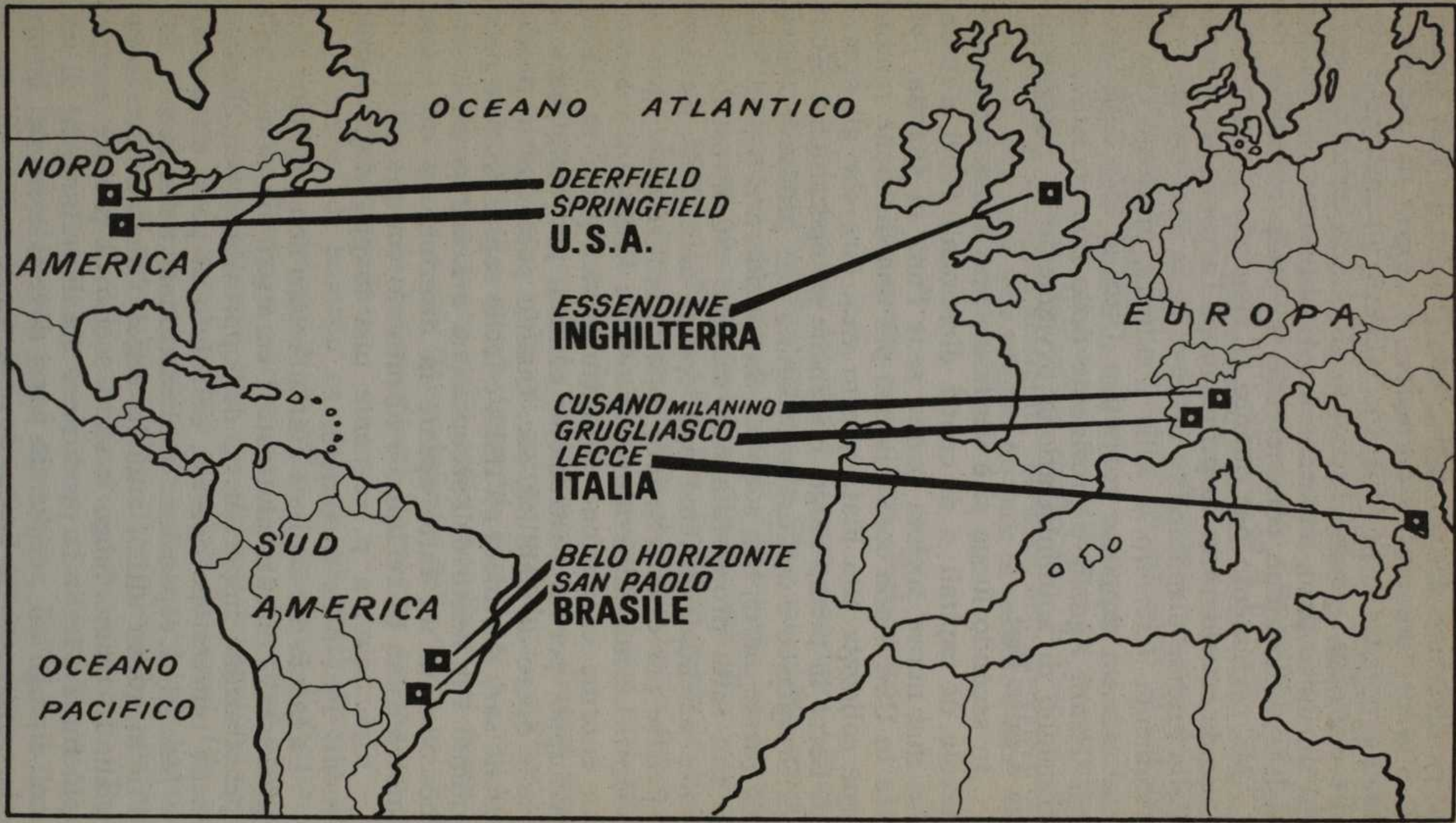
Ma certamente per quanto ci riguarda ci sono altre cose da considerare: in primo luogo l'accordo testimonia della grande disponibilità di fondi della Fiat che ha praticamente *assorbito* la Allis Chalmers, piuttosto che instaurare un rapporto paritetico. Oltre al 65% delle azioni, Gianni Agnelli è presidente delle due società e nel consiglio di amministrazione ovviamente la maggioranza è pure Fiat.

In secondo luogo si è verificato uno spostamento notevole di capitali e di centri direzionali fuori d'Italia. Le due nuove società hanno sede l'una in Olanda, l'altra in USA e non costituiscono più una divisione comunque collegata alla Fiat: questo vuol dire che gli operai di Lecce in primo luogo, ma anche gli operai della Simit di Grugliasco e di Cusano Milanino, che producono parti di queste merci, non sono più da considerarsi operai Fiat, e con tutta probabilità non saranno più investiti delle lotte aziendali insieme agli operai della Fiat. Le prospettive per questo settore sono indubbiamente incoraggianti. Le macchine movimento-terra hanno un mercato in enorme espansione soprattutto nei paesi in via di sviluppo, per la costruzione edilizia, per l'effettuazione delle opere di viabilità, ecc. Quanto poco questa produzione sarà destinata all'Italia è facile capire. Quanto poco quindi l'aumento dell'occupazione a Lecce possa essere considerata un fatto agente in direzione di un nuovo meccanismo di sviluppo è altrettanto comprensibile.

Riportiamo a p. seguente una mappa degli stabilimenti Fiat Allis Chalmers.

La faccia del capitale Fiat all'estero non è dunque progressista. Presenta piuttosto i caratteri più odiosi della penetrazione imperialista, dell'oppressione neocoloniale, della repressione operaia, dell'aiuto ai paesi dittatoriali e fascisti. L'espansione multinazionale della Fiat e dell'Ifi in questi ultimi anni ha seguito alcune linee essenziali. In primo luogo è stato scelto di portare sempre più fuori d'Italia la produzione sia di vetture che di veicoli industriali, scegliendo paesi dove il costo del lavoro sia estremamente basso, dove si possa godere di una si-







tuazione di stabilità sociale e dove ci siano mercati in cui penetrare, anche se, rispetto a quest'ultima condizione, alcuni paesi, come il Brasile agiscano in realtà come teste di ponte per l'espansione di mercato in altri paesi. La produzione di vetture della Fiat alla fine del '75 sarà egualmente ripartita tra l'Italia e l'estero, e nello stesso tempo crescerà la tendenza a destinare all'esportazione una quota sempre maggiore della produzione italiana. Agendo in questo modo il capitale Fiat si mette al riparo da una dipendenza del mercato italiano e con la formazione di concentrazioni di capitale all'estero e con gli accordi con le più grosse banche riesce ad agire al riparo dei controlli fiscali. Sempre di più i capitali investiti all'estero, attraverso una qualsiasi forma di partecipazione con i paesi ospitanti, aumentano e vengono reinvestiti fuori d'Italia, spesso in settori non legati all'industria dei trasporti.

La produzione Fiat, sempre più standardizzata, è in grado di combinare diverse soluzioni possibili e più favorevoli, con l'integrazione dei vari stabilimenti di produzione e si mette così al riparo da un lato dalla dipendenza di un'unica concentrazione operaia, e dall'altro dalle possibili flessioni di domanda in uno dei mercati. Il ruolo dell'Italia, della sua produzione e del suo mercato, e quindi la strategia politica dell'Ifi Fiat vanno viste in questa dimensione.

### *I più recenti investimenti delle multinazionali dell'auto*

Riportiamo ora un prospetto, purtroppo non completo, degli ultimi investimenti delle più grandi multinazionali dell'automobile nei mesi di marzo, aprile e maggio 1974. Alcune di queste notizie non sono mai state pubblicate, altre sono state confinate a poche righe nei giornali economici; sono i mesi in cui avrebbe dovuto farsi sentire la stretta della crisi del petrolio, eppure il quadro che ne deriva è quello di una espansione generale, e di una corsa all'accaparramento dei nuovi mercati da parte dei più grandi colossi.

#### *Marzo*

La *Crvena Zastava jugoslava* (licenziaria Fiat) prevede per il '74 una produzione di 180.000 auto, con un aumento del



54 per cento della produzione. La *General Motors* costruirà a Kama (URSS) stabilimenti per autocarri. Investimento di 270 milioni di dollari. La *Ford* ha avuto dal governo spagnolo l'autorizzazione per una fabbrica di auto per 250.000 vetture annue. È in corso la trattativa per una fabbrica che costruirà 400.000 motori. La Spagna (in massima parte per la *Seat-Fiat*) ha aumentato le sue esportazioni del 76,70 per cento rispetto all'anno scorso. La *Volkswagen do Brasil* ha annunciato che nei prossimi anni esporterà per 1 miliardo di dollari in Africa, Paesi Arabi e Sud America. La *Volkswagen* ha concluso le trattative per uno stabilimento auto in Romania. La *Volvo* costruisce in USA uno stabilimento di montaggio. La *Mogurt* (Ungheria) fornisce motori agricoli e industriali al Perù e alla Romania per 3 milioni di dollari. L'Iraq fornirà attrezzature e carrozzerie per 3 milioni di dollari. La *Peugeot* costruirà in Algeria un grande impianto automobilistico. La *Citroën* costruisce uno stabilimento in Jugoslavia per 20.000 vetture all'anno. La *Ford France* costruisce a Bordeaux uno stabilimento per 500.000 scatole cambio all'anno. La *Fiat Argentina* ha iniziato la spedizione di pezzi di trattori da montare nel nuovo stabilimento *Fiat* in Bolivia. La *Renault* costruirà una nuova vettura nello stabilimento di Valladolid in Spagna.

#### Aprile

La *Pontiac* (*General Motors*) sta costruendo impianti per la costruzione di 300 mila vetture all'anno di piccola e media dimensione. La *Nissan* progetta in Brasile uno stabilimento auto vicino a Rio, su un'estensione di 1 milione e mezzo di metri quadri. La *Ford* sta per riaprire lo stabilimento cileno di Casablanca, che aveva chiuso nel '71, dichiarando di aver perso 18 milioni di dollari in due anni. La *British Leyland* costruisce uno stabilimento di montaggio per 500 autocarri all'anno in Egitto, vicino al Cairo. Sono in corso contatti con l'Algeria per un altro stabilimento di montaggio di vetture. La *Toyota* costruirà nello Zambia uno stabilimento di montaggio di autocarri. La *Fiat* ha in corso le seguenti esportazioni: in Argentina (parti staccate e materiale ferroviario per un miliardo e mezzo; in Sudan veicoli industriali per un miliardo, in Siria vario materiale per 7 miliardi (nota: sotto questa voce si nascondono in genere le commesse belliche), in Costa Rica ed Ecuador veicoli industriali per un miliardo, in Jugoslavia, veicoli industriali per 1 miliardo e mezzo. La licenziaria polacca della *Grandi Motori di Trieste* ha prodotto con questi motori oltre 100 mila locomotive diesel, ed altrettante ne ha in programma per l'anno prossimo. La *Nissan* costruisce in Arabia Saudita uno stabilimento di montaggio di autocarri pesanti. Investimento di 35 milioni di dollari. L'*Alfa Romeo* costruisce uno stabilimento in Portogallo, nel sud del paese, a Sines, Comporta un investimento di 125 miliardi di lire ed occuperà, direttamente 5.000 dipendenti. Il 40 per cento della produzione locale — *Alfa Sud* che avrà la capacità annua di 60.000 — sarà destinato all'esportazione. (L'*Alfa Romeo* è un'azienda IRI, delle partecipazioni statali. Mentre a metà aprile concludeva in gran segreto il suo investimento in Portogallo, in Italia faceva di tutto per negare gli investi-



menti nel mezzogiorno richiesti dai sindacati. L'anno prima aveva già concluso un investimento insieme alla Fiat per una fabbrica di autocarri in Brasile. La notizia dell'investimento portoghese, che come quello brasiliano testimonia della volontà imperialistica dell'IRI, è stata pubblicata sul "Globo" del 29 aprile. Possibile che i sindacati non l'abbiano letta?) La *Crysler* fornirà nei prossimi tre anni a Cuba novemila berline "Dodge 1500" per un totale di 24 milioni di dollari. Entro i prossimi tre anni la *Fiat Concord Argentina* fornirà, sempre a Cuba 5.000 camion, 5.000 autovetture e 1.500 trattori per un valore complessivo di 120 milioni di dollari. La *Renault* costruirà uno stabilimento per auto nello Zaire. La *Volvo* ha aperto una rappresentanza commerciale ad Hong Kong. Nel darne la notizia la società ha sottolineato il "grande assegnamento che la Volvo fa sul mercato cinese." I settori che verranno sviluppati con Pechino sono quelli degli autocarri, delle macchine movimento terra e delle attrezzature marittime.

### Maggio

La *Toyota* ha elaborato un progetto per uno stabilimento in Iran che avrà in cinque anni la capacità di 150 mila vetture all'anno. La *General Motors* fornirà all'URSS macchinari per movimento terra per un valore di 100 milioni di dollari. Le esportazioni automobilistiche giapponesi hanno superato del 36,5 per cento quelle corrispondenti dello scorso anno. È stata programmata fino al 1978 la *produzione automobilistica argentina* (quasi per il 50 per cento Fiat). I programmi prevedono un aumento delle esportazioni del 15 per cento nel '74 e del 100 per cento nel '78. Nel '78 la produzione di auto sarà superiore di 200.000 unità. Il governo dell'Iran ha commissionato alla *White Motor Corporation* autocarri per un valore di 48 milioni di dollari. Consegna entro 12 mesi. La *IKA Renault* (Argentina) fornisce alla Libia vetture per 25 milioni di dollari. La *Ford* incrementa con un nuovo stabilimento nell'Ohio la produzione di autocarri. La *Jugauto* (Jugoslavia) venderà all'Egitto autobus e taxi per 3 milioni di dollari. Sono fabbricati dalla *Crvera Zastava* su licenza Fiat. La *Leyland* investe 180 milioni di sterline per incrementare, in Inghilterra la produzione di "Rover" e "Triumph." La *Volvo* progetta in Perù una fabbrica di autocarri per 3.000 unità annue, destinate alla esportazione in Sud America. Nuova fabbrica di pneumatici su licenza della *Volkswagen* in Jugoslavia. Capacità: 1 milione di unità all'anno. La *General Motors* realizzerà uno stabilimento nel Pakistan per una produzione di 30 mila autocarri ed autobus all'anno. *Henry Ford* annuncia grandi investimenti in Spagna, per una vettura di piccole dimensioni che competa con Renault e Fiat. Entrerà tra breve in funzione un impianto di montaggio *Volkswagen* in Nigeria. La *Svezia* fornirà macchine edili alla Cina per 3 milioni e mezzo di dollari.



## CAPITOLO SECONDO

### **La Fiat risponde alle lotte operaie**

Sono ormai sei anni che dura, pressoché ininterrotta, la lotta degli operai della Fiat, iniziata nel maggio-giugno del '69. Come tutti sanno, è stato l'esempio degli operai di Mirafiori in primo luogo, che ha dato origine in Italia ad una nuova fase della lotta di classe, alla riappropriazione del terreno di fabbrica come quello essenziale per lo scontro, alla rottura delle gabbie della lotta programmata e cadenzata, alla formulazione degli obiettivi ugualitari. Il meccanismo di accumulazione basato sulla migrazione interna, sulla dequalificazione, sulla congestione della metropoli si è dimostrato un eccezionale veicolo di propagazione e di comunicazione della lotta e dei suoi contenuti. I colpi inferti dalla lotta operaia sono stati superiori alla Fiat che negli altri complessi industriali. Mirafiori, il cuore della produzione Fiat, diventa il centro più acuto delle contraddizioni, diventa lo stabilimento principalmente responsabile della caduta della produzione e dei profitti. Ma uno dei più grandi successi politici della lotta degli operai di Mirafiori è stato quello di sapere comunicare ed estendere i propri obiettivi e le proprie forme di lotta prima agli altri stabilimenti Fiat, e quindi a tutte le concentrazioni industriali dove esistono simili composizioni di classe e tipo di lavoro.

Gli effetti di questa lotta per la Fiat sono disastrosi. Dagli stabilimenti di Torino dipende all'inizio del '73 circa l'80% della produzione giornaliera di auto finite. In più, dagli stabilimenti di Torino ogni mese escono, per essere spediti in tutto il mondo, pezzi standard necessari per costruire almeno 33.000 vetture.

Secondo le stesse ammissioni di Agnelli alle relazioni agli azionisti, dal 1969 in poi la Fiat produce ogni anno circa 200.000 vetture in meno a causa della mancata uti-



lizzazione degli impianti, degli scioperi e dell'assenteismo. Non solo, ma per produrre di meno, i costi del lavoro per Agnelli sono aumentati sensibilmente. In primo luogo per gli aumenti salariali ottenuti con le lotte contrattuali ed aziendali, poi con le lotte per i passaggi di qualifica, poi per l'ottenimento del pagamento dei primi tre giorni di malattia direttamente a carico dell'azienda, poi con l'aumento degli scatti della contingenza. Ma a questo dato, che pure sarebbe compatibile se vi fosse la possibilità di una programmazione della produzione, Agnelli deve registrare la impossibilità di aumentare i carichi di lavoro, di diminuire l'organico, di modificare i tempi di lavorazione, di aumentare i ritmi. Tutto questo gli è contestato puntualmente, giorno per giorno, con una forza ed un'organizzazione che ai compagni di Torino sembra ora la "cosa più naturale del mondo," ma che per moltissimi altri stabilimenti è una conquista ancora da realizzare.

Per la direzione della Fiat è possibile dimostrare come il pericolo sia stato avvertito con chiarezza molto prima di quanto non lo sia stato per il sindacato o per il revisionismo. In un'intervista all'"Economist" del '69 Umberto Agnelli dichiarava esplicitamente che i timori dell'azienda non erano tanto nella prospettiva del contratto, quanto nel "clima che si era venuto a creare in fabbrica." La stessa cosa dichiarava l'anno dopo, dopo la firma dei contratti nazionali dell'autunno caldo, il presidente della Confindustria Luraghi. Le caratteristiche di questo pericolo erano ben chiare nei loro diversi aspetti. In primo luogo Agnelli si rendeva conto della quantità del suo nemico, cioè della unificazione delle condizioni materiali che si era compiuta in fabbrica con la dequalificazione di massa, e con l'espansione industriale di tutta la metropoli. Questo rendeva molto difficile, a breve scadenza, agire per cercare di imporre una divisione all'interno della classe operaia Fiat da una parte, e il ricatto tra classe operaia Fiat e resto della classe operaia torinese dall'altra. In secondo luogo Agnelli si rendeva conto della impreparazione con la quale la struttura padronale era giunta a sostenere lo scontro e della scarsa comprensione che i suoi dirigenti mostravano di avere. Per la direzione Fiat quindi i problemi devono essere affrontati a lunga scadenza e coinvolgere tutti gli aspetti della controffensiva contro l'attacco operaio. Devono essere approntate le contromisure in fabbrica, fuori dalla



fabbrica, nei rapporti con i sindacati, nella preparazione dei dirigenti, e soprattutto nel cambiamento della struttura produttiva. È evidente che tutto questo lavoro di ristrutturazione al quale la Fiat incomincia a pensare fin dal '69 è volto all'unico scopo di ricostruire i propri margini di profitto, da ottenere a danno della classe operaia.

Esamineremo ora i diversi aspetti di questo piano articolato e generale della Fiat. Esso comprenderà sia gli aspetti interni alla fabbrica, sia quelli inerenti alla ristrutturazione di tutto il processo produttivo, sia la ristrutturazione della gerarchia aziendale ed i suoi fini.

### *Dentro la fabbrica*

Un primo dato che alla Fiat, e specialmente negli stabilimenti di grande produzione (Mirafiori, Rivalta) balzò agli occhi della direzione era indubbiamente il fatto che pochi operai, distribuiti in punti chiave del processo produttivo, potevano, per la rigidità dello stesso, bloccare con la loro lotta intere lavorazioni e gettare nello scompiglio i piani di produzione. Un'avanguardia delle lotte del '69 spiega bene come questo si poteva attuare:

Io lavoravo in linea e sapevo come bloccare la linea. Per esempio, c'erano le fotocellule che regolavano il passaggio delle scocche: bastava mettergli un tappo davanti e la linea si fermava. Allora doveva venire la manutenzione e vedere dov'era il guasto e la linea stava ferma mezz'ora. Oppure nella cabina di verniciatura bastava mettere la pistola per terra, e andavi a cambiarla e stavi fermo un quarto d'ora. Oppure anche fare cadere la scocca nel forno, era abbastanza facile — tutte cose però che se ti vedevano eri subito licenziato —; e lì stavi fermo delle ore, perché dovevano raffreddare il forno e poi rimetterlo a pressione. Insomma erano tutti trucchi che gli operai usavano per difendersi dalle linee che andavano troppo forte. Però io fuori della mia linea non sapevo cosa ci fosse, vedevo dei convogliatori che mi passavano sopra la testa, ma non sapevo nemmeno da dove partivano e dove andavano. Quello che abbiamo fatto noi è stato mettere insieme gli operai e discutere e fare le cose collettivamente. E gli operai si sono resi conto che dentro la fabbrica avevano una forza, potevano fare tutto. Per esempio, quando si fermava un'officina. Nel '69 il montaggio è stato fermo 15 giorni, e noi in verniciatura eravamo senza lavoro. Qualcuno giocava a carte, o a dadi ma c'era sempre il capo che passava sulla linea a dire "state pronti, che tra poco la linea parte": facevano di tutto per evitare che ci spostassimo. Ma l'abbiamo capito lo stesso, che se si bloccano due linee la Mirafiori si ferma tutta, e che bastava mettersi d'accordo con il montaggio che quando avevano finito lo sciopero loro, lo cominciavamo noi. L'abbiamo messo in



pratica, e queste cose sono aumentate. Poi abbiamo capito, per esempio, che se si andava a bloccare le "fosse," cioè il posto dove finisce la lavorazione ed esce la vettura finita, tutte le scocche rimanevano sulle linee, e in pratica era tutto bloccato. E un'altra cosa importante: noi chiedevamo che non si facesse il recupero della produzione, che loro volevano pagare in economia. Noi dicevamo che non recuperavamo niente, che per noi contavano solo i carrelli che portavano le scocche, se erano pieni o vuoti non c'importava...

Episodi come quello raccontato si sono sempre succeduti alla Fiat dal '69 in poi. Non solo, ma si è sviluppato un coordinamento ed una comprensione operaia del ciclo di produzione e del modo di bloccarlo, che indubbiamente rappresenta l'aspetto più importante della "professionalità," così come la vorrebbe il sindacato.

I padroni italiani hanno preso l'abitudine di etichettare l'accresciuta forza operaia in fabbrica con il nome di "assenteismo" o "disaffezione al lavoro," nello stesso tempo in cui hanno cercato di propagandare l'idea di operai scansafatiche e disaffezionati al lavoro. Sotto il nome di assenteismo viene accomunato tutto quanto diminuisce la produttività stabilita. Ma non molti sanno che in realtà sotto questo termine vengono riuniti non solo le assenze per malattia, ma anche e soprattutto gli *scioperi interni*, cioè l'espressione più ricca del cambiamento dei rapporti di forza in fabbrica. In una pubblicazione Fiat (*l'Assenteismo alla Fiat dal '63 ad oggi*, in "Quaderni di informazione"), compare un'interessante tabella sulla "percentuale di ore perdute su ore lavorative teoriche" dal 1968 al primo quadrimestre del 1973:

	1968	1969	1970	1971	1972	1973 1° qua- drim.
Malattia	6,73	8,83	8,28	9,27	10,21	11,77
Infortunati, malattie professionali, maternità, congedi matrimoniali, permessi non retribuiti, assenze ingiustificate, sospensioni disciplinari	1,44	1,59	1,77	2,10	2,—	1,87
Permessi e assemblee sindacali, scioperi	0,88	6,61	1,71	1,55	2,20	10,69
Totale	9,05	17,03	11,76	12,92	14,41	24,33



Come si può agevolmente vedere, gli scioperi, i permessi e le assemblee sindacali sono decuplicati nel giro di cinque anni, mentre le assenze per malattia non sono nemmeno raddoppiate. A proposito di queste ultime è da notare che mentre le assenze per malattia di lunga durata si sono mantenute pressoché stazionarie, sono cresciute le assenze per malattia non superiore a tre giorni. La ragione è semplice: con il contratto stipulato l'8 gennaio del 1970 agli operai viene garantita la retribuzione completa a carico dell'azienda nei primi tre giorni di malattia; mentre per le assenze più lunghe il pagamento non viene effettuato subito, ma occorre attendere i pagamenti dell'Inam e l'integrazione della ditta.

Questo fatto, in una situazione di attacco alla salute portato dalle condizioni di lavoro in fabbrica riconosciuto da tutti come accresciuto, non può che essere interpretato che con la difesa da parte operaia sia della propria salute che del proprio salario, e in molti casi significa la rinuncia da parte operaia a curarsi o a riposarsi per il periodo di tempo ritenuto necessario pur di non avere la busta paga decurtata. Le affermazioni dei padroni che si lamentano specialmente di queste brevi assenze e, in quanto brevi, le considerano non giustificabili, sono totalmente false e particolarmente odiose: indubbiamente le assenze di breve durata diminuirebbero ed aumenterebbero quelle più lunghe se anche queste fossero immediatamente retribuite a salario pieno, richiesta questa da tempo avanzata dagli operai.

Se poi si considera che per motivi di nocività certi reparti e certe lavorazioni hanno un tasso di assenze costantemente superiore ad altre lavorazioni collegate, si comprende come anche questo aspetto sia responsabile di numerosi squilibri. L'"assenteismo," unito alla impossibilità di ottenere collaborazione, con spostamenti volontari o con aumenti di produzione con organico insufficiente, rendono quindi impossibile per la gerarchia interna programmare con un certo margine la produzione. In pratica alla Fiat la produzione varia giorno per giorno.

La necessità della Fiat è quindi quella di rendere il ciclo di produzione più elastico e meno vulnerabile davanti ai colpi inferti dalla lotta. Questo obiettivo la Fiat ha cercato di raggiungerlo dentro la fabbrica principalmente attraverso un aumento della repressione contro tutte quelle forme di lotta (per altro legali) che in-



fliggono al padrone un danno superiore a quello subito dagli operai con la perdita del proprio salario. Un vademecum per i dirigenti Fiat, che pubblichiamo integralmente, illustra, sulla base di sentenze favorevoli ai padroni, quali armi legali possono essere usate, tra queste troviamo: "riduzione del salario alle maestranze in relazione ad un volontario rallentamento del ritmo produttivo," "non corresponsione della retribuzione per periodi di tempo intercorsi tra una sospensione e l'altra dell'attività in occasione di sciopero articolato," "diffusione di comunicati fra le maestranze con i quali si definisce illegittimo uno sciopero a singhiozzo, e si prospettano pericoli per l'incolumità dei lavoratori..." Oltre a queste armi, usate oltre che alla Fiat anche in altri grossi complessi, in primo luogo all'Alfa Romeo e alla Pirelli di Milano, la Fiat è ricorsa al licenziamento in tronco di numerose avanguardie per "interruzione del processo produttivo," ma soprattutto all'arma della "mandata a casa." In base ad un accordo sindacale del '70, la Fiat infatti si riserva il diritto di sospendere a zero ore e di "mettere in libertà" operai di reparti collegati, qualora essi non possano lavorare in seguito all'interruzione del lavoro nel primo reparto. Questa formulazione, vaga nella forma, e che dai sindacati è stata sempre giustificata davanti agli operai, come riferibile solo ad interruzione per motivi tecnici, è stata usata dalla Fiat in maniera continuativa *come una forma pura e semplice di serrata*. Le motivazioni della direzione erano e sono di diverso tipo: in primo luogo si tenta, con la sospensione del lavoro dei reparti collegati, e quindi con la non retribuzione del salario, di dividere l'unità della classe nella fabbrica, aizzando rancori verso compagni di lavoro che fanno perdere il salario. In secondo luogo si evita di dovere retribuire operai improduttivi, in terzo luogo si cerca di diminuire l'estensione della lotta stessa, in quarto luogo si favoriscono prese di posizione del sindacato in fabbrica riguardo alla giustezza dello sciopero. Indubbiamente questa mossa da parte della direzione ha comportato dei cambiamenti nella nascita e nello sviluppo delle lotte di squadra, ma non certo nel senso voluto dal padrone. A nostra memoria non ci risulta che il padrone sia mai riuscito a dividere e ad organizzare una parte degli operai contro lo sciopero dei loro compagni, mentre d'altra parte la reazione operaia alle "miniserrate" ha segnato un crescendo continuo di



comprensione del suo uso antioperaio ed ha costretto spesso volte il sindacato ad opporsi ufficialmente e a dichiarare ore di sciopero di protesta. Ma questo non è stato che la punta di un iceberg, della grande quantità di risposte di lotta, puntuali, alla "messa in libertà": le squadre mandate a casa che si fermano e formano cortei con gli operai in sciopero per bloccare altre linee che ancora lavorano, gli scioperi il giorno seguente con le richieste del pagamento del 100% del salario sono ormai una costante alla Fiat, ed hanno segnato nella coscienza degli operai una crescita qualitativa talmente grande, che ad essa ormai il sindacato fa fatica ad opporsi. Quello che era uno strumento per dividere la classe, è diventato uno strumento di generalizzazione della lotta. Diverse volte l'intera carrozzeria di Mirafiori è stata interamente bloccata per chiedere il pagamento delle ore perse, diverse volte i reparti di carrozzatura o la stroferratura di Rivalta hanno fatto cortei decisi in direzione. Se da una parte è indubbio che la "messa in libertà" significa una maggiore difficoltà nella partenza della lotta di squadra, spesso accusata dal sindacato di essere "corporativa," e di nuocere ad altri operai, d'altra parte è anche chiaro che questa arma padronale è già sufficientemente spuntata, perché non ottiene i risultati voluti, e perché fa perdere una enorme quantità di produzione.

Parallelo alla messa in libertà, un altro strumento è stato usato dalla direzione per rendere meno rigido il ciclo di produzione. Si tratta di una serie di cambiamenti del ciclo, che lo rendono più elastico. In primo luogo, l'immissione di "polmoni" cioè di accumuli di materiale semilavorato (soprattutto in carrozzeria) tra un reparto e l'altro, che permettono una maggiore autonomia dei reparti davanti a scioperi di poche ore. Un altro ancora è stato lo sdoppiamento di alcune linee, che marciano a cadenze diverse, per salvaguardarsi, con la mobilità da una linea all'altra, dagli scioperi o dall'assenteismo elevato: oppure la richiesta di "jolly," operai tuttofare in grado di sostituire quelli mancanti; e poi l'automazione di alcuni "punti caldi" con diminuzione netta degli organici; e inoltre i cancelli blindati, i lucchetti, i recinti attorno ad alcune officine, per impedire la comunicazione della lotta. Se tutte queste rapresaglie di fronte alla lotta hanno potuto dare un po' di respiro alla direzione, è certo che l'occupazione di



Mirafiori avvenuta nel marzo del '73 e durata cinque giorni, organizzata autonomamente dagli operai, ha fatto capire ad Agnelli come, nonostante tutti questi tentativi, la forza operaia sia talmente cresciuta da rendere impensabile un ritorno ai "tempi bui."

### *La gerarchia di fabbrica*

Se Agnelli ha constatato l'estrema difficoltà alla divisione della classe operaia in fabbrica e si è reso conto di quanto sia avanzato, per sua stessa volontà, il processo di omogenizzazione delle condizioni di lavoro e di vita degli operai, non per questo ha rinunciato a mantenere dei rapporti tra il livello delle officine e quello della direzione. La possibilità di disporre di uno strato operaio privilegiato nei punti dove maggiormente questa sarebbe necessaria per bloccare la lotta, si è rivelata molto scarsa e per la direzione Fiat è stato necessario creare una struttura in officina che garantisca la produzione anche senza il consenso.

Se pensiamo ai cambiamenti che lo sviluppo del capitale ha portato in questo senso nella grande fabbrica, notiamo come in primo luogo sia fallita la possibilità di imporre divisioni basandosi sull'esistenza di un forte esercito industriale di riserva che preme sul posto di lavoro degli occupati: questo dato di fatto, che fu la condizione della debolezza degli operai di Mirafiori rispetto al resto del proletariato negli anni Cinquanta, e che aveva trovato le sue forme istituzionali nella creazione dei sindacati gialli e nella gestione paternalistico-repressiva del regime vallettiano, si dimostra ora impossibile in una situazione in cui a Torino la tendenza, alla fine degli anni Sessanta è quella della piena occupazione e dell'impetuoso sviluppo di tutta l'industria legata alla fabbricazione dell'auto. Pure il cambiamento qualitativo che è avvenuto nei meccanismi della "carriera operaia" toglie quest'arma al padrone; da una parte la dequalificazione del lavoro, l'alto turn-over, l'immigrazione, rendono evanescente qualsiasi prospettiva di migliorare la propria condizione sociale per chi inizia come manovale, dall'altra proprio lo sviluppo della tecnologia rende meno qualificati lavori che prima lo erano, unifica le condizioni di vita; l'aumento della scolarità e l'impossibilità di offrire uno sbocco lavorativo ade-



guato ad una forza-lavoro che sulla carta ha diritto alla qualificazione, è poi un altro elemento di acuta contraddizione. La carriera operaia, e quindi la possibilità di creare uno strato operaio non antagonista alla direzione, risulta un obiettivo difficilmente perseguibile. Quello che resta alla Fiat è la creazione su basi coscientemente antioperaie di una gerarchia in fabbrica, che agisca come strumento di repressione e di controllo.

Una caratteristica costante delle lotte alla Fiat è stata, dal '69 in poi, l'atteggiamento antigerarchico intransigente, il riconoscimento che verso tutti quelli investiti di autorità per il funzionamento della produzione non ci poteva essere rapporto di unità, ma scontro. Le lotte contro i capi, gli operatori, i guardiani hanno sempre riconosciuto questo aspetto della loro funzione. E anche qui, come per le qualifiche, è stato lo sviluppo del lavoro dequalificato, la semplificazione e la parcellizzazione delle lavorazioni, a determinare il cambiamento. Gli operai constatacono come i capi, gli operatori, non abbiano la loro qualifica se non per i loro meriti antioperai; come la conoscenza del lavoro, l'acquisizione di competenze specifiche sia in loro del tutto assente: una situazione ben diversa da quella ancora del secondo dopoguerra, periodo dove ancora l'anzianità, il mestiere, il rendimento sul lavoro determinavano il passaggio da operaio a capo.

C'è poi un altro aspetto importante, presente spesso nelle osservazioni operaie. I capi sono tutti "piemontesi." E questa è una constatazione che, lungi dall'essere qualunque o campanilista, è assolutamente importante. Alla Fiat di Torino gli operai sono per il 75% immigrati dal Sud o dal Veneto (in certi settori, come alle carrozzerie di Mirafiori o di Rivalta, la percentuale è ancora superiore). Negli stabilimenti di Torino, in generale, la quasi totalità dei capi officina, capi reparto e capi squadra sono piemontesi. La spaccatura voluta e ricercata con ogni mezzo, con la propaganda odiosa e razzista dei giornali, tra operai piemontesi e meridionali, specie ai tempi della "grande immigrazione" non si è verificata: e questo è stato un aspetto, che a differenza di altri paesi europei dove nelle grandi industrie l'immigrazione avviene da altri paesi, ha favorito l'estendersi delle lotte. Si è consumata però un'altra spaccatura, anche questa voluta e ricercata dalla borghesia: quella tra uno strato subalterno partecipe dell'ideologia padronale e di bene-



fici, che accetta di essere strumento antioperaio, e la massa dei lavoratori. Questo strato alla Fiat è rappresentato dai capi, dalle "giacche nere," dalle "medaglie," dai "barotti," quelli che hanno la casetta o il terreno in campagna, che gestiscono o fanno gestire da loro parenti officine di verniciatura o di stampaggio, quelli che prendono le buste nere, quelli che in pensione continueranno il loro rapporto con la Fiat come gestori delle "boite," quelle piccolissime officine che smaltiscono tanta parte della produzione Fiat.

Dall'inizio di questa fase di lotta ('69) ad oggi, il numero degli addetti al controllo, cioè capisquadra, operatori, capireparto, capi-officina, guardiani è più che triplicato. Il risultato di questo processo è agghiacciante: negli stabilimenti della Fiat di Torino, dove lavorano 120.000 operai, ci sono più di 10.000 capi. Un capo ogni dieci operai, un "graduato" ogni dieci operai. L'aumento dell'organico è stato ottenuto principalmente mediante la ristrutturazione delle officine, il raddoppio delle linee, la divisione delle squadre. In alcuni casi però sono stati creati ex novo dei doppioni, come i "vice" caporeparto, i "vice" capo-officina, o i "funzionari."

Ma, sembra paradossale, Gianni e Umberto Agnelli si sono più volte lamentati anche dell'assenteismo e della disaffezione al lavoro dei propri capi. In numerosi articoli, in lettere scritte sui giornali aziendali, la direzione nota con rammarico che i capi sono contagiati dall'insubordinazione operaia, che pur di non esporsi preferiscono "passare le grane," che addirittura si mettano in mutua anche quando non sono malati. I giornali ospitano anche lettere tristi di "anziani Fiat" che non trovano più nei giovani la "fedeltà all'azienda che era una nostra prerogativa..." Per questi motivi la direzione Fiat si è trovata nella necessità di riconquistarsi l'affezione della sua gerarchia intermedia, per evitare che fuggisse davanti al nemico. Con la rotazione? Con la nuova professionalità? No di certo. A queste cose Agnelli non crede. Molto più semplicemente con gli aumenti salariali e con le buste nere. Ultimamente questi aumenti si sono succeduti con estrema rapidità. Il 31 ottobre del '73, lo stesso giorno in cui entrava in vigore l'inquadramento unico, tutti i vicecapi-officina e diversi caporeparto hanno ricevuto la qualifica di "funzionario" (prima avevano quella di impiegato di prima super). Gli scopi sono evidenti: togliere migliaia di persone dallo schema dell'in-



quadramento unico, anche solo formalmente (è una precisazione che la Fiat ritiene importante in periodo di sciopero: a rigore di inquadramento, i capi, come impiegati dovrebbero scioperare, i funzionari no e incentivare la fedeltà all'azienda). La nuova qualifica comporta miglioramenti netti delle liquidazioni, grosse gratifiche natalizie e alle ferie, beni salario per tutta la famiglia, due automobili praticamente gratis con tanto di bollo e assicurazione. Negli stessi giorni i capi ricevevano un aumento al merito (contro il quale in diverse officine gli operai scesero in sciopero) di 40.000 lire, assolutamente immotivato. Occorre ricordare inoltre che per questi personaggi alla Fiat le gratifiche di Natale si aggirano sul milione e mezzo come minimo.

Insieme con l'incentivo salariale, unito a tutta una serie di facilitazioni, per esempio nell'ottenere le case per le quali gli operai pagano le trattenute, la direzione Fiat ha di molto aumentato recentemente la sua attività per cercare di rendere questo strato cosciente della propria funzione e dei propri compiti. Ai diversi giornali aziendali della Fiat, da un anno si è aggiunto un mensile, il "Giornale dei Capi" in cui accanto ad articoli esaltanti la loro funzione, si propinano ogni mese i discorsi dei fratelli Agnelli e con linguaggio nemmeno troppo velato si incita ad aumentare per quanto è possibile lo sfruttamento operaio. Il giornaleto contiene spesso anche indicazioni su come rispondere alle "contestazioni politiche" che vengono mosse dagli operai. Nei confronti di tutti i capi (fino al livello di caposquadra) la Fiat sta programmando una serie di corsi per cercare di omogeneizzare la loro attività alla politica del personale scelta dalla ditta.

I capi alla Fiat non sono un problema di poco conto. In primo luogo per il loro numero, ma poi anche perché sono in effetti una delle strutture portanti della Fiat. In tutti gli stabilimenti del Sud, i capi vengono da Torino (sono spesso operai crumiri che vengono promossi), ed hanno la possibilità, esplicitata ufficialmente, di conseguire rapidamente promozioni gerarchiche, a patto di garantire la disciplina e la produzione ad ogni costo. Per questo motivo i capi delle fabbriche del Sud sono tra i più attivi nel cercare di rompere i picchetti durante gli scioperi, per spiare, per fare licenziare, con una protervia che a Torino è ricordo del passato. E ancora più marcata questa caratteristica per i capi (o co-



munque il personale) che viene destinato alle fabbriche estere, specie quelle in Argentina e quella nuova in Brasile. Secondo quanto ci risulta queste persone hanno la possibilità di una rapida carriera all'estero (sempre secondo gli stessi principi) e al ritorno, dopo pochi anni, possono conservare nelle fabbriche che scelgono il grado gerarchico conquistato fuori. Quanto questo incentivo alla repressione caratterizzi l'intera gerarchia Fiat nei nuovi insediamenti, è possibile immaginare. Chiunque abbia lavorato in una fabbrica Fiat nel Mezzogiorno avrà raccolto le stesse impressioni "sugli uomini di Torino"; le stesse cose sono state più volte denunciate dai compagni in Argentina; le stesse cose, e ben più gravi sono state testimoniate rispetto all'appoggio che i dirigenti della Fiat - Chile hanno dato ai golpisti.

*L'organizzazione di questo strato sociale ha raggiunto livelli non effimeri anche nelle fabbriche di Torino.* Oltre a vari episodi di attacchi militari ai picchetti durante gli ultimi scioperi esterni aziendali e a numerose azioni di provocazione chiaramente e palesemente organizzate in precedenza, durante le ultime lotte si è anche verificato un aspetto nuovo: davanti ad uno sciopero interno a Mirafiori, tutti i capi sono stati, su ordine della direzione, convocati in palazzina e convinti (facilmente) a dichiarare una "serrata" perché non era garantita la propria incolumità. Nonostante la reazione operaia davanti a questa provocazione fosse stata decisa e senza mezzi termini, la direzione della Fiat ritenterà la stessa mossa alla Stars, nel corso di una dura lotta durante il contratto della gomma-plastica; dopo il rapimento del direttore del personale Ettore Amerio nel novembre '73, tutti i dirigenti firmarono una lettera, fascista nella forma e nel contenuto, indirizzata al presidente della Repubblica e pubblicata su "La Stampa," in cui si chiedeva sicurezza e incolumità.

Sono questi fatti concreti che si sono svolti quest'anno proprio mentre Agnelli parlava di "sociologia," di "rapporti umani" e il revisionismo si diceva convinto e soddisfatto di quelle parole. La realtà è ben diversa e dimostra come Agnelli rinuncia a governare in fabbrica col consenso — e questo indica fino a che punto è forte l'unità della classe — e sempre più deve appoggiarsi alle strutture di controllo.



Il numero dei licenziati alla Fiat è costantemente aumentato in questi ultimi anni, così come la pratica dei trasferimenti punitivi in posti di lavoro isolati o addirittura in piccole officine o magazzini che fungono da confino. I licenziati negli stabilimenti Fiat di Torino nel '73 hanno raggiunto il numero di 500: è una stima indicativa, che viene direttamente dagli uffici Fiat. Nel '72 erano stati poco più della metà. Contro la repressione dei capi, e direttamente della direzione in tutti questi anni si sono sempre verificate due costanti opposte: da una parte la volontà di massa degli operai di opporsi alla repressione si è espressa, non solo con gli scioperi delle squadre, e spesso dei reparti degli operai colpiti, ma in più occasioni con la richiesta esplicita di riavere i licenziati in fabbrica e di porre questa pregiudiziale alla firma dei contratti. D'altra parte sulla portata e sui contenuti di quello che è stato definito il "fascismo Fiat," o ancora il "golpe in fabbrica," della sua articolazione e della sua stretta compenetrazione con la ristrutturazione del ciclo produttivo, le organizzazioni sindacali hanno finora mantenuto un complice, ostinato silenzio. Nel tentativo di sdrammatizzare l'entità del fenomeno, di non chiudere gli sbocchi della politica del "compromesso storico" che proprio nell'accordo con i padroni illuminati ha il suo supporto materiale, si è volutamente taciuto su questo aspetto della politica Fiat per rincorrere le promesse e la disponibilità di Agnelli sugli investimenti al Sud, sugli stanziamenti per gli asili e le scuole in provincia di Torino. Questa veste riformista, del padrone fuori della fabbrica, perderebbe ogni credibilità se puntualmente confrontata con la pratica terroristica e ricattatoria perseguita dalla direzione aziendale sul posto di lavoro. Accanto alla posizione sindacale, c'è un'altra impostazione molto diffusa e altrettanto sbagliata: la rievocazione terroristica, a proposito di questi licenziamenti, degli anni Cinquanta, le analogie forzate col vallettismo. È questa una posizione storica, mitica, che non dà nessuna indicazione operativa, non si traduce in nessuna indicazione di lotta. È un modo di analizzare il problema che si ferma alle sue proporzioni quantitative, quando le conosce, ed ha come retroterra ideologico la visione di una lotta di classe come di un processo sem-



pre uguale a se stesso, con fasi e caratteristiche che si susseguono in un andamento ciclico e predeterminato.

E le cifre, i dati attualmente disponibili sulla portata del fenomeno, sembrano fatti apposta per una facile riproposizione di questa tematica.

*I licenziamenti per motivi politici, quelli comunemente indicati come licenziamenti individuali per rappresaglia, furono alla Fiat, nel periodo 1948-1957, 207 in tutto. Nello stesso periodo, più precisamente nel triennio '54-'57, con la pratica dei licenziamenti collettivi, ci furono 1.930 licenziamenti, di cui 1.450 negli stabilimenti Fiat di Torino. Ebbene nel periodo ottobre 1972-dicembre 1973, i licenziamenti individuali alla Fiat, accertati, sono stati 196.*

Si tratta di un dato ancora molto parziale che, nell'impossibilità di accesso alle fonti sindacali — c'è da parte del sindacato un sistematico, significativo ostruzionismo ad ogni ricerca sul tema — si basa soprattutto sui dati raccolti dai compagni alle porte della Fiat e nel corso della prima fase di una inchiesta sistematica che L. C. sta svolgendo tra gli operai licenziati. La forzata limitatezza dei canali adoperati per acquisire questi elementi, la loro precisa caratterizzazione politica, ci consentono immediatamente alcune considerazioni:

*Gli operai con cui l'inchiesta è entrata in contatto sono nella stragrande maggioranza simpatizzanti o militanti delle organizzazioni rivoluzionarie e in particolare di L. C.; il loro numero è soltanto una minima parte della cifra reale dei licenziamenti alla Fiat nel 1973.*

Ad esempio alle Meccaniche di Mirafiori, dove per il periodo maggio 1973-ottobre 1973 secondo dati di fonte ufficiale risultano 46 casi di licenziamento — di cui soltanto 1 revocato; in base ai dati raccolti dai compagni risultano, nello stesso periodo, soltanto 11 operai licenziati: vale a dire che si riesce a controllare e ad essere informati soltanto del 25% dei casi di licenziamento realmente avvenuti.

Ma l'analogia con gli anni Cinquanta si ferma all'imponenza delle cifre. Per il resto è cambiato tutto o quasi tutto.

1. *I licenziamenti alla Fiat negli anni Cinquanta.* — Se le cifre attuali sono approssimate per difetto, altrettanto lo sono quelle che si riferiscono agli anni Cinquanta. I dati allora forniti dai sindacati erano elaborati



sulla base di criteri molto restrittivi, cosicché i licenziamenti definiti politici, che sono gli unici citati e di cui si tiene conto nelle statistiche, colgono solo in minima parte l'ampiezza del fenomeno, la portata dell'offensiva padronale.

I sindacati consideravano "politici" soltanto quei casi di licenziamento in cui era esplicita la motivazione "politica" — ad esempio quelli fatti dalla Fiat il 22 gennaio del 1953 dopo lo sciopero del 19 contro la "legge truffa" — e in cui, pur essendoci una motivazione "disciplinare," i colpiti avevano una particolare caratterizzazione sindacale o politica — membri di CI, collettori sindacali, attivisti PCI, ecc. — che rendeva esplicito il carattere di rappresaglia del provvedimento della Fiat.

Quanto ai licenziamenti collettivi, è da notare che la Fiat fece ricorso ad essi 6 volte nel periodo '54-'57, licenziando un totale di 1.930 operai dell'Aeritalia, della Grandi Motori, della Lingotto, dell'Officina "Stella Rossa" della Fiat di Modena e di Marina di Pisa. Raramente essi erano ispirati da ragioni produttive. "Niente di recondito, o comunque di illegittimo nel fatto che quando si è costretti a licenziamenti o sospensioni per diminuzione di lavoro (come purtroppo è accaduto alle sezioni Aeritalia e Grandi Motori) la direzione Fiat comprenda nella lista dei licenziati o dei sospesi i non volonterosi": sono affermazioni di Valletta all'assemblea degli azionisti Fiat nel 1954, che riconoscono esplicitamente le motivazioni politiche dei provvedimenti. *I licenziamenti collettivi si registravano per lo più dove più aspra era la lotta operaia, colpivano le avanguardie, servivano per intimorire le masse.*

La Aeritalia e la Grandi Motori, assieme alle Ferriere, erano gli stabilimenti Fiat dove più forte era l'organizzazione del PCI e della Fiom; i  $\frac{3}{4}$  degli operai licenziati con licenziamenti collettivi erano iscritti alla Fiom.

Accanto a questi provvedimenti — che rappresentavano l'aspetto più vistoso della repressione padronale — c'erano poi i licenziamenti individuali. Per alcuni di essi le motivazioni erano direttamente politiche: Battista Santhià, il vecchio protagonista delle battaglie operaie nella Torino gramsciana degli anni Venti, diventato dopo la Liberazione direttore dei servizi sociali della Fiat, nel '52 fu licenziato perché le "sue mansioni erano incompatibili con l'appartenenza al Partito comunista." Altri operai furono licenziati per aver introdotto nello



stabilimento copie dell'“Unità” e volantini “non autorizzati dalla direzione,” altri per aver distribuito tessere sindacali nell'orario di lavoro. Il massimo di lavoratori licenziati per rappresaglia, 55, si ebbe nel 1953, l'anno delle grandi lotte contro la “legge truffa.” Le motivazioni politiche si fecero meno esplicite a partire dal '55, quando alle elezioni per le Commissioni interne, la Fiom crollò in modo pauroso perdendo la maggioranza. Fino ad allora ogni licenziamento era una prova di forza tra organizzazioni operaie e direzione aziendale, l'occasione per uno scontro frontale reso inevitabile dalla resistenza accanita opposta dagli operai all'offensiva padronale. Con la sconfitta delle organizzazioni sindacali e del PCI, esaurito il generoso sforzo difensivo degli operai Fiat, Valletta mascherava la sua persecuzione antioperaia con riferimenti specifici al contratto collettivo di lavoro, con motivazioni tecniche o disciplinari come, “sorpreso ad oziare,” “sorpreso fuori del posto di lavoro,” “scarso rendimento,” “per insubordinazione,” ecc... Nella Fiat “pacificata,” il padrone tentava di cancellare il ricordo stesso della lotta anche quando il suo attacco contro le avanguardie aveva soltanto più il carattere di una vendetta postuma ed odiosa.. I “sovversivi” quindi dovevano perdere ogni caratterizzazione che ricordasse gli anni dello scontro duro, dovevano diventare gli “oziosi,” i “lavativi,” le nuove categorie con cui si definivano tutti quelli che rifiutavano di riconoscersi nei miti aziendalistici di Valletta.

2. *Chi erano gli operai licenziati negli anni Cinquanta.* — Attraverso un'inchiesta condotta nel '59 tra gli operai licenziati dalla Fiat si aveva una raffigurazione abbastanza completa delle caratteristiche delle vittime della repressione vallettiana, di chi era allora una avanguardia di fabbrica: *operaio di 1ª categoria, con un'anzianità Fiat superiore ai 10 anni, con una politicizzazione di lunga data per lo meno databile a partire dal '43-'45, con una precisa collocazione nell'organizzazione di classe tradizionale, nel sindacato, nel Partito comunista.*

Una media dell'80% degli operai licenziati toccati dall'inchiesta avevano questi requisiti. In particolare su 21 operai contattati dall'inchiesta 10 erano di 1ª, 3 di 2ª, 4 di 3ª, 1 di 4ª, 1 era un impiegato, 1 un caposquadra, 1 meccanico. Questo per quanto riguarda le qualifiche. Circa l'anzianità, su 79 risposte solo 16 erano di operai



assunti nel dopoguerra. Soltanto 20, su 63, non avevano svolto attività politica antifascista, e soltanto 14, su 74, non avevano partecipato alla Resistenza; 26, su 74, avevano addirittura partecipato alla difesa della Fiat nei giorni dell'insurrezione del 25 aprile. Quanto all'attività sindacale o politica, su 79 operai che avevano risposto all'inchiesta, 79 erano iscritti alla Fiom e 74 di questi erano iscritti anche al PCI. Altro dato significativo, per valutare compiutamente il quadro della sconfitta operaia in cui i licenziamenti si inserivano, è che soltanto in 8 casi, su 76 risposte al questionario, ci furono delle manifestazioni di solidarietà in fabbrica. Sono proprio queste caratteristiche a documentare la specificità delle lotte negli anni Cinquanta.

Si assisteva in quegli anni alla *fine di un ciclo di lotta di classe in Italia che negli operai delle grandi fabbriche del Nord, negli strati che alla fabbrica erano arrivati negli anni del primo dopoguerra e del fascismo, nelle "aristocrazie operaie,"* aveva visto le sue avanguardie stabili, in un arco di esperienze di classe e rivoluzionarie che a partire dall'occupazione delle fabbriche del 1920, attraverso gli anni della clandestinità antifascista, giungeva sino alla lotta armata della Resistenza. Cominciava allora a cambiare la stessa composizione materiale della classe operaia, in un processo di trasformazione i cui risultati politici sarebbero emersi clamorosamente alla ribalta negli anni Sessanta. Stava scomparendo quella classe operaia profondamente stratificata al suo interno, divisa, frammentata, esposta alle suggestioni padronali dell'aziendalismo e del produttivismo. Alla Fiat il 41,2% degli operai nel '53 erano di 1<sup>a</sup> o di 2<sup>a</sup> categoria. Spesso alla qualifica era legata un'effettiva capacità professionale dell'operaio, una sua "bravura" tecnica. Ed era proprio in questi strati, relativamente privilegiati, ed in particolare in quelle fabbriche ad alta specializzazione produttiva come l'Aeronautica e la Microtecnica, che il PCI aveva i suoi quadri migliori, i primi ad essere colpiti dai licenziamenti, le avanguardie di allora. Era su di essi che il PCI aveva fondato la sua politica della "ricostruzione nazionale," la sua adesione al produttivismo più sfrenato. Una mancata rottura con lo schema ideologico del modo di produzione capitalistico, con la logica del lavoro salariato, fu la causa profonda di una sconfitta politica e materiale durissima, fu quella che lasciò un ampio margine agli appelli colla-



borazionisti del padrone. Per liberarsi dei comunisti in fabbrica ad esempio Valletta poté senza difficoltà ricorrere al metodo di concedere esattamente quello ed anche di più che il PCI chiedeva, purché gli operai rinunciassero alla mediazione politica del sindacato e del partito, svuotando così di contenuto tutta la logica rivendicativa delle organizzazioni revisioniste.

L'altra faccia della sconfitta operaia del dopoguerra divenne un regime di alti salariali e di notevoli concessioni assistenziali alla Fiat specialmente. *Mentre Valletta licenziava, sospendeva, denunciava le avanguardie, il salario Fiat era in media superiore del 50-60% del salario degli operai delle altre fabbriche del settore. Non solo: il 50% del salario Fiat era fatto di voci aziendali, di premi e altri incentivi, cioè contrattati o concessi direttamente dall'azienda, completamente svincolati dal contratto nazionale di categoria.*

Fu questo il contenuto materiale dell'aziendalismo, che mai, per la classe operaia Fiat, fu "integrazione" o tantomeno adesione ideologica ai miti del padrone. E l'aziendalismo fu distrutto proprio quando le lotte operaie attaccarono direttamente i grandi profitti che lo avevano permesso, attaccando direttamente cioè quella normalità produttiva che aveva segnato il boom economico dei padroni e di Valletta, la sconfitta degli operai.

3. *Chi sono gli operai licenziati, oggi. — L'operaio licenziato oggi è un operaio di 3ª categoria, con un'anzianità Fiat in media di 4 anni, con una politicizzazione recente, in pratica coincidente con l'ingresso in fabbrica e con l'esplosione delle lotte del '69, in massima parte militante e con stretti contatti con le organizzazioni della sinistra rivoluzionaria; solo in rari casi ricopre cariche sindacali, mentre è il più delle volte una avanguardia interna riconosciuta e combattiva. — L'inchiesta su un campione molto ridotto e fortemente politicizzato ha fornito dei dati di grande interesse che si possono generalizzare con una sufficiente attendibilità a tutti i 196 compagni operai individuati in questa prima fase della ricerca. In particolare su 17 licenziati interrogati 16 sono di 3ª categoria e uno solo è di 2ª.*

Per l'anzianità Fiat 8 sono stati alla Fiat 4 anni — entrati nel '69 —; 2, 2 anni; 2, 5 anni; 1, 3 anni; 1, 7 anni; 1, 10 anni; 1, 15 anni e 1, infine, 23 anni. Circa la provenienza soltanto 3 sono piemontesi: gli altri sono equa-



mente distribuiti tra tutte le regioni meridionali con una leggera prevalenza per la Campania. Su 17, soltanto quattro ricoprivano, all'atto del licenziamento, cariche sindacali: due erano delegati di squadra, uno delegato di linea, uno rappresentante sindacale aziendale. Quanto alle organizzazioni politiche 12 militavano in Lotta Continua, uno nell'FLM, uno nella FIM, due non facevano riferimento a nessuna organizzazione in modo specifico pur essendo riconosciute avanguardie interne. Esemplare è lo spoglio delle motivazioni. Si passa dalla più ottusa ipocrisia reazionaria, come nel caso dei compagni arrestati durante manifestazioni politiche e licenziati dalla Fiat, con la motivazione dell'"assenza ingiustificata," alle menzogne provocatrici e infamanti come nel caso di due compagni licenziati per "furto," e per "rissa," grazie ad una vera e propria trappola organizzata ai loro danni da capi e guardioni.

Ma attraverso le motivazioni dei licenziamenti si può agevolmente risalire a tutte le forme di lotta praticate costantemente in questi anni dall'autonomia operaia alla Fiat, a riprova degli obiettivi politici che Agnelli con questi strumenti intende conseguire: sbarazzarsi delle avanguardie interne, intimidire, colpire gli altri operai attraverso un attacco diretto allo stesso diritto di sciopero e alle altre forme di lotta. Un picchetto alle porte della fabbrica durante uno sciopero per il rinnovo del contratto nazionale di categoria diventa così l'occasione per un licenziamento "per aver aggredito un dipendente che stava entrando nello stabilimento," un corteo interno, una fermata, diventa, nelle motivazioni dei licenziamenti, "aver impedito il lavoro ad altri operai e abbandono del posto di lavoro" oppure "aver bloccato il dispositivo avviamento linea e aver impedito il lavoro ad altri operai." Il rifiuto operaio all'aumento dello sfruttamento, all'intensificazione dei ritmi, viene tradotto da Agnelli che licenzia, in "rifiuto di eseguire per intero il lavoro assegnatogli," oppure in "scarso rendimento"; *l'assenteismo*, senz'altro una forma di lotta consolidata e largamente praticata dagli operai contro la nocività, contro i tentativi di normalizzazione produttiva del padrone, entra poi nella stragrande maggioranza dei licenziamenti individuali con motivazioni le più diverse tra loro, che vanno dal "mancato arrivo entro tre giorni del certificato medico," alla "discontinuità nel lavoro," all'"aver fatto troppo mutua nell'arco degli anni in cui è stato oc-



cupato," all'"essere risultato assente alla visita di controllo nel periodo di mutua" alla "mancata notifica della malattia entro i giorni prescritti." Ancora in un gran numero di casi le motivazioni del licenziamento fanno esplicito riferimento al rifiuto operaio di sottostare alla gerarchia aziendale, alla rivolta contro lo strapotere e l'arbitrio dei capi: è il caso delle innumerevoli motivazioni sulle "non lievi insubordinazioni ad un suo superiore" o il richiamo ossessivo, ai "gravi precedenti disciplinari." Questi primi risultati dell'inchiesta sono di facile lettura politica: lo scontro di classe alla Fiat oggi ha per protagonista una classe operaia diversa nei suoi livelli di coscienza politica e soprattutto nella materialità del suo legame con il ciclo produttivo e con il lavoro salariato. C'è oggi alla Fiat una diversa articolazione del rapporto avanguardia-massa: l'autonomia operaia non si è cristallizzata in strutture rigide. Le avanguardie che la esprimono sono diffuse, sgeneralizzate, dimesse. Non ci sono più "roccaforti" da smantellare, un'Officina "Stella Rossa," un obiettivo individuabile, un bersaglio facile per la repressione padronale. La stessa continuità nel ricambio della formazione delle avanguardie è garantito dalla continuità della lotta. Se nei licenziamenti per assenteismo è possibile vedere un disegno di lungo periodo, il tentativo del padrone di realizzare quella "normalità produttiva" che in pratica segni il totale recupero della disponibilità operaia all'intensificazione dei ritmi e dello sfruttamento la maggior parte degli altri licenziamenti ha come obiettivo l'attuale vertenza aziendale: si tratta, sbarazzandosi delle avanguardie, di logorare l'organizzazione operaia in fabbrica e di intimorire, ricattare sul piano della combattività gli operai, la massa, distoglierla dalla lotta. Ebbene è questo lo scopo che Agnelli ha fallito: i dati e le cifre sullo sviluppo recente della lotta Fiat dimostrano come sia sterile per il padrone la riproposizione di una strategia che rievochi nei tempi e nei modi i metodi di Valletta.

È venuto meno il fondamento materiale che assicurava il successo della politica vallettiana, è cambiato completamente il contesto sociale, di classe, aziendale in cui i licenziamenti avvenivano negli anni Cinquanta. Oggi non ci sono più i margini materiali dell'"aziendalismo," proprio perché manca il presupposto principale che ne aveva garantito il successo allora: la normalità produttiva, in definitiva l'unica garanzia per l'intangibi-



lità dei profitti, per il mantenimento di un loro livello tale da permettere il "salario Fiat" degli anni Cinquanta, la stratificazione di classe di quegli anni. L'appiattimento delle differenze salariali tra la Fiat e le altre fabbriche del settore metalmeccanico, la scomparsa degli strati operai più professionalizzati e qualificati — a Rivalta, ad esempio, all'ottobre del '73 gli operai che avevano la 1ª categoria e la 1ª super erano 1.074 su un totale di 17.062 operai! — l'affermarsi quantitativo e qualitativo della figura politica dell'operaio-massa, hanno distrutto nella materialità della condizione di fabbrica i presupposti del successo di una politica neo-vallettiana.

La stessa pratica di lotta in risposta ai licenziamenti è oggi enormemente più generalizzata e diffusa di quanto non fosse allora a riprova di una forza complessivamente maggiore e di una più viva completezza del rapporto avanguardia-massa. Se si pensa a cosa ha significato la parola d'ordine: "i licenziati in fabbrica con noi," nello scorso contratto nazionale, alla risposta immediata seguita ai licenziamenti di avanguardie riconosciute, ai recenti esaltanti episodi di lotta a Rivalta e alla Spa di Stura contro l'arresto di compagni ai picchetti, si ha una documentazione esemplare che conferma come siano lontani i tempi della sfiducia e della rassegnazione operaia che vedeva il licenziamento delle avanguardie come un qualcosa di inevitabile e di rituale. Di qui una diversa articolazione dell'attacco padronale che deve tener conto della specificità della situazione creatasi: licenziare oggi non basta. Bisogna anche tenere fuori della fabbrica i licenziati. Per Agnelli si tratta di usare — accanto a strumenti aziendali come i capi, i guardioni, la stretta repressiva complessiva — tutto il peso del suo potere a livello istituzionale e politico generale. Si tratta di accerchiare la fabbrica con l'uso diretto, immediato dei medici, dei magistrati, dei poliziotti, degli enti locali, di quella complessa organizzazione che intorno alla fabbrica crea una sorta di regime, il "fascismo Fiat," che proprio nella stretta compenetrazione tra elementi aziendali ed extraazienda trova la sua attuale specificità nei confronti del regime vallettiano.

L'altro fatto nuovo a questo livello è la connivenza oggettiva del sindacato. La rinuncia a contestare i licenziamenti per "assenteismo," il sabotaggio di tutte le iniziative per arrivare a denunciare la Fiat per violazione dell'art. 28 dello statuto dei lavoratori sui licenziamenti,



i criteri restrittivi ed ambigui attraverso i quali l'ufficio vertenze della CGIL, ad esempio, considera "politici" i licenziamenti, sono gli elementi più vistosi della sostanziale complicità che lega l'organizzazione sindacale al padrone su questo tema, a riprova della "irrecuperabilità" dei licenziamenti e più in generale della repressione padronale, alla strategia del compromesso storico e della tregua sociale. Proprio contando su questa connivenza oggettiva, di fronte alla inutilità dei licenziamenti individuali, Agnelli sembra aver scelto non più lo stillicidio dei singoli provvedimenti ma un attacco diretto e generalizzato agli stessi livelli di occupazione complessivi: il blocco delle assunzioni segna in effetti il licenziamento di 12.000 operai (quelli che annualmente lasciano la Fiat per il "normale" turn-over e che quest'anno non saranno rimpiazzati); la minaccia di cassa integrazione che riprende le motivazioni tutte politiche dei provvedimenti vallettiani, è la testimonianza eloquente della prospettiva terroristica e ricattatoria nella quale Agnelli usa questi provvedimenti. Questa "svolta" nell'azione del padrone allarga i compiti della lotta operaia, rilancia in un ambito molto più complessivo tutta la tematica dei licenziamenti. Accanto agli strumenti di difesa legale che tengano conto del mutato quadro istituzionale rispetto agli anni Cinquanta e che utilizzino per gli operai le stesse leggi della borghesia, bisogna abbandonare la pratica riduttiva e parziale di individualizzare il licenziamento, vedere in ogni licenziamento accanto all'attacco all'organizzazione operaia, il suo risvolto complessivo di attacco ai livelli di occupazione, legare la problematica politica del licenziamento ai temi generali dello scontro di classe, alle lotte per i bisogni materiali delle masse. A rendere improponibile per il padrone il ritorno ad una strategia tipo anni Cinquanta è oggi la consapevolezza operaia, che lo scontro si vince soltanto investendo tutta la società dei contenuti e delle forme delle lotte operaie, evitando di rinchiudersi in fortezze assediate, evitando il difensivismo delle lotte "vertenza per vertenza" "fabbrica per fabbrica."

I compagni licenziati in questa prospettiva non sono "eroi" o "vittime," ma dei compagni la cui disponibilità allo scontro è saldamente acquisita e che in una diversa collocazione produttiva continuano a lottare, strumento insostituibile di conoscenze e di esperienze per l'unificazione del proletariato.



Diamo qui di seguito alcuni esempi, riportando il *nome*, la *qualifica*, lo *stabilimento* dove lavoravano e l'*anzianità* dei licenziati:

1) Vincenzo Di Calogero, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 3 anni; 2) Franco Platania, 2<sup>a</sup>, Mirafiori, 23 anni; 3) Licio Rossi, 3<sup>a</sup>, Rivalta, 4 anni; 4) Salvatore Mandis, 3<sup>a</sup>, Rivalta, 4 anni; 5) Antonio Micciché, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 4 anni; 6) Leonardo Marino, 3<sup>a</sup>, SPA Stura, 4 anni; 7) Raffaele Lotrecchio, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 2 anni; 8) Antonio Cicalese, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 4 anni; 9) Roberto Sibona, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 4 anni; 10) Rosario Schioppa, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 2 anni; 11) Augusto Sotgiu, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 5 anni; 12) Antonio Vicanolo, 3<sup>a</sup>, Lingotto, 7 anni; 13) Cristoforo Piancone, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 4 anni; 14) Michele Terzano, 3<sup>a</sup>, Rivalta, 4 anni; 15) Luciano Parlanti, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 15 anni; 16) Raffaele Serra, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 4 anni; 17) Luigi Zappalà, 3<sup>a</sup>, Mirafiori, 10 anni.

Ed ecco le motivazioni dei licenziamenti (accompagnate dall'età e dal luogo di provenienza dei licenziati):

1) Per aver bloccato il dispositivo avviamento e avere impedito il lavoro ad altri operai, 27 anni, Pietraperzia (EN); 2) Furto, 47 anni, Torino; 3) Rifiuto di eseguire per intero il lavoro assegnatogli, 28 anni, Altavilla (AV); 4) Non lieve insubordinazione a suo superiore, 24 anni, Sardegna; 5) Assenza ingiustificata (arresto), 24 anni, Sicilia; 6) Mancato arrivo entro 3 giorni del certificato medico, 28 anni, Pastorano (CE); 7) Assenza ingiustificata e immotivata, 22 anni, Melfi (PZ); 8) Discontinuità nel lavoro, 28 anni, Napoli; 9) Per aver fatto troppo mutua nell'arco degli anni in cui sono stato occupato, 32 anni, Villafranca Piem.; 10) Rissa, Napoli; 11) Precedenti disciplinari, 29 anni, Toepé (Nuoro); 12) Scarso rendimento, 33 anni, Nardò (Lecce); 13) Assente alla visita di controllo nel periodo di mutua, 24 anni, Latronche (FI); 14) Per aver aggredito un dipendente che stava entrando nello stabilimento, 27 anni, Torino; 15) Per aver impedito il lavoro ad altri operai e per abbandono del posto di lavoro, 45 anni, Follonica (GR); 16) Mancata notifica della malattia entro i giorni prescritti, 42 anni, Bono (SS); 17) "Aver impedito il lavoro ad altri operai," 29 anni, Pizzo (RC).

### *I sociologi*

Dai primi del '73 in tutti gli stabilimenti Fiat più importanti circolano in officina individui, che hanno la qualifica di impiegati, denominati Irp. Sono i sociologi, l'ultima invenzione di Umberto Agnelli, copiata dalle più fallimentari esperienze della gestione aziendale americana. Questi personaggi servono ad aumentare l'organico di controllo in fabbrica e servono ad affiancare i capi nella loro funzione di repressione; il loro ruolo è quello di spionaggio interno, di appianare le tensioni dimo-



strandosi a parole "amici degli operai" e "sensibili ai loro problemi," di mantenere le comunicazioni con la direzione, di fare la funzione dei cuscinetti davanti a tutte le situazioni di tensione. Il loro uso è entrato in vigore in seguito a studi, commissionati dalla Fondazione Agnelli e dalla Direzione del personale, nei quali si cerca di fornire una teoria del "comportamento" operaio, delle sue "motivazioni" sulla scorta della scienza sociologica padronale più odiosa. Gli operai li chiamano "vaselina," o "delegati del padrone," o ancora "mangiapane a tradimento." Questi individui, forniti di radioline ricetrasmettenti sempre in contatto con la direzione, piombano come falchi in qualsiasi situazione di tensione, oppure cercano di convincere gli operai più combattivi, o gli operai che fanno maggiori assenze, ad autolicensing, dietro piccoli compensi in denaro o con la minaccia di un imminente licenziamento in tronco da parte della direzione. In diversi casi sono riusciti nel loro intento.

Lo sviluppo di una macchina propagandistica da usare sia verso i capi, sia per costruirsi una faccia progressista all'esterno in tutti questi anni da parte della Fiat è stato imponente. In particolare, sul problema dell'assenteismo, la Fondazione Agnelli è giunta a fare proposte organiche da presentare anche ai sindacati. Citiamo a questo proposito uno stralcio di un documento del gennaio del '73 redatto dalla Direzione sanitaria della Fiat sulla necessità della riforma sanitaria in Italia. In esso si può leggere:

... ricordiamo un problema che oltre a contribuire e a determinare i conti economici delle mutue arreca gravi danni alla medesima organizzazione industriale; le eccessive assenze dal lavoro giustificate con ragioni sanitarie sulla cui congruità è lecito sovente dubitare. Nessuno vuole tornare a controlli improntati al fiscalismo, ma non è neanche pensabile di poter continuare ancora a lungo nella assoluta mancanza di controlli. In una prospettiva di ricerca di efficienza occorre, quindi, collocare anche questo problema, dalla cui soluzione dipende, in parte, la solidità dell'intero apparato produttivo...

Attualmente i sociologi della Fiat svolgono corsi di formazione ai capi, per insegnare loro ad agire formalmente in senso "moderno." Un lavoro a cui la Fiat annette molta importanza è poi quello di studiare le condizioni per la formazione di un "sindacato dei capi" da proporre come istituzione.



**Liberarsi di Mirafiori.  
La ristrutturazione del ciclo produttivo in Italia**

Abbiamo visto da quanto dipenda la produzione totale Fiat rispetto alle grosse concentrazioni torinesi. Abbiamo visto anche come proprio qui sia per Agnelli impensabile poter aumentare in maniera indolore lo sfruttamento. Quindi, se da una parte si prendono le contromisure necessarie (e anche spesso contingenti e di breve respiro) dentro le officine, d'altra parte la Fiat si accorge di essere costretta a rivedere la struttura intera del suo ciclo di produzione. Il cambiamento diviene realizzabile in una fase di standardizzazione del prodotto che elimina possibili differenze, di tipo artigianale o locale, e in una situazione di grande sviluppo della rete dei trasporti. In pratica, costi di produzione che prima venivano ad incidere in maniera non indifferente e difficoltà nell'adeguamento ad un unico tipo di produzione, vengono progressivamente meno, fino a che si rende possibile non solo costruire pezzi staccati della merce prodotta essendo assolutamente sicuri circa la loro possibilità di impiego, e trasportarli in maniera più rapida e meno costosa (si pensi per esempio alla "storica ristrutturazione" del trasporto marittimo e stradale avvenuto con i "containers"), ma si rende possibile soprattutto la circolazione del macchinario da uno stabilimento all'altro, la creazione cioè di fabbriche passibili in qualsiasi momento di grosse ristrutturazioni.

Per la Fiat in Italia il problema come si pose alla fine degli anni Sessanta, è spiegato senza remore dallo stesso Gianni Agnelli. In un'intervista all'"Espresso" di un anno fa, il padrone della Fiat dichiarava che "la rivolta nelle fabbriche" aveva insegnato alla dirigenza dell'azienda che non era più il tempo delle "grosse concentrazioni operaie" considerate troppo pericolose, ma di



stabilimenti di "piccole o medie dimensioni" e "soprattutto indipendenti l'uno dall'altro." In un'altra intervista, del '73, al settimanale americano "Newsweek," dichiarava che per quanto riguarda l'Europa gli unici serbatoi di manodopera ancora possibili erano "il Mezzogiorno d'Italia e la Spagna."

### *Il primo piano di investimenti nel Mezzogiorno*

Nel 1970 la Fiat annuncia il suo primo programma di investimenti nel Mezzogiorno, da attuare in due anni (1971-72), con una spesa di 231 miliardi di lire. Riportiamo qui le *località*, gli *investimenti* (in miliardi di lire), l'*occupazione prevista* e il *tipo di produzione*:

*Bari*: 35,5; 2.820; carrelli elevatori, freni. *Cassino*: 70,0; 4.000; montaggio vetture (250.000 l'anno). *Lecce*: 37,0; 2.000; macchine movimento terra. *Sulmona*: 10,0; 1.000 scatole sterzo, tiranteria. *Termini Imerese*: 7,5; 900; montaggio vetture (50.000 l'anno). *Termoli*: 33,0; 4.000; motopropulsori. *Vasto*: 31,0; 2.460; batterie, motorini avviamento. *Nardò*: 7,0; 160; pista di prove.

Il numero di occupati è tuttora di alcune migliaia di operai inferiore a quello programmato e propagandato. Ma non per questo la Fiat non ha ricevuto dal governo le sovvenzioni che, in base alle leggi per l'industrializzazione del Mezzogiorno e in base alla Cassa del Mezzogiorno stessa, spettano agli industriali del Nord che investono nel Sud.

Si è già detto di come la struttura finanziaria di una multinazionale derivi la sua forza essenzialmente dalla capacità di autofinanziamento. In pratica dalla credibilità che offre alle banche per ottenere crediti e soprattutto dalla capacità di muovere velocemente capitali, per approfittare di una situazione di cambio monetario favorevole o di un investimento in borsa, o dell'acquisto di una partecipazione interessante. Come abbiamo visto, l'Ifi di soldi ne ha mossi tanti. Una parte di questi le derivano direttamente dallo sfruttamento operaio in fabbrica, un'altra parte dall'opera di rastrellamento di capitali che compie in diverse parti del mondo. Una parte di questa liquidità le deriva per esempio dalla concessione degli incentivi governativi per gli investimenti nel



Mezzogiorno. È stato calcolato che degli investimenti nel Mezzogiorno una parte, oscillante tra il 14 e il 19% viene coperta in anticipo con un regalo dello stato. Un'altra quota, compresa tra il 35 e il 50% è costituita da debiti il cui costo finanziario è sostenuto in larga misura dallo stato e da operatori pubblici. In totale si calcola che ufficialmente una parte, variante tra il 49 e il 59% dei costi di investimento viene coperta direttamente dallo stato. A questi occorre aggiungere incentivi che continuano a venire corrisposti in fase di realizzazione ed altri che entrano in gioco in fase di attività dell'impresa: sconto sui contributi sociali, minori oneri finanziari dovuti ai finanziamenti agevolati, esenzioni fiscali sui profitti conseguiti. Ancora: è provato da numerosi esempi che molti costi denunciati dalla Fiat come sostenuti, in stragrande maggioranza costi di macchinario, sono in realtà vere e proprie truffe, in quanto il macchinario in questione non è altro che quello usato, vecchio che viene trasferito da Torino.

Se si assommano tutte queste cifre, dai contributi ai finanziamenti agevolati (che sono del 6%, mentre i normali crediti attualmente si aggirano sul 15%, e per i primi tre anni funzionano solo come restituzione di interessi e non di capitali), arriviamo a concludere che la Fiat, investendo nel Mezzogiorno, si è trovata in cassa, per il primo piano di investimenti, almeno 90 miliardi. Miliardi che sono andati principalmente all'estero, impegnati nei maggiori investimenti di questi ultimi anni: Brasile, Polonia, Spagna, Corea, Tailandia, ecc.

Dal prospetto riportato risulta poi chiaro che i "piccoli e medi stabilimenti" producono "indipendentemente" parti intermedie o finali dell'automobile, in genere a bassissimo contenuto tecnologico, senza la minima induzione industriale. Dall'esame delle regioni e delle località prescelte risulta come la Fiat abbia ostinatamente scelto non solo posti dove più grande fosse la capacità di ricattare disoccupati con l'insediamento industriale, ma, ovunque, regioni e località dove più potente e più capillare fosse la macchina politica democristiana. Spesso (come nel caso di Termoli o di Sulmona) pur di avere certi requisiti la Fiat ha reclutato la manodopera, scarsa in luogo, in comuni in un raggio di 80 km. La presenza della Democrazia cristiana ha permesso la concessione del massimo degli incentivi, in una situazione in cui comuni adiacenti facevano a gara in regali pur di acca-



parrarsi l'insediamento; ha permesso la gestione più antioperaia possibile delle assunzioni e dei corsi professionali; ha permesso diversi tentativi di formazione di sindacati di comodo; non ha evidentemente detto nulla quando i programmi di assunzione non venivano rispettati. Un intreccio di profitto e di rendita si è stabilito coerentemente in tutte le situazioni di insediamento; l'aumento del costo degli affitti, le speculazioni sui terreni, la penetrazione delle imprese della grande distribuzione sulla base della rovina del mercato agricolo di sussistenza, sono dati riscontrabili in tutte le località che hanno ricevuto il "favore" dell'insediamento.

Diamo ora alcuni dati sui diversi insediamenti, così come apparivano all'inizio del '74:

*Termini Imerese.* — Avviato nel '70, costato 7 miliardi, ci lavorano attualmente 836 operai (221 qualificati, 519 generici) e 100 impiegati. Si fabbricano 230 vetture al giorno del tipo "500 R," su 2 turni. Tutto il materiale arriva su containers via mare e parte su treni blocco. I terreni sono stati requisiti tramite espropriazione a prezzi bassissimi. Il clientelismo è diffusissimo nel reperimento di manodopera. L'età media degli operai è 25 anni, in maggioranza di origine contadina e artigianale. Vi è il 16% di invalidi assunti per obbligo di legge, un assenteismo del 20% al giorno, pendolarità diffusa.

*Bari.* — È costituito da 3 impianti: *lo stabilimento officine di Bari* (SOB), avviato nel '70, con investimento di 30 miliardi di lire, e un organico di 2051 operai (579 qualificati, 1472 generici) e 325 impiegati, produce apparati per iniezione e freni idraulici per automobili e trattori; c'è forte presenza di macchinario obsoleto (alcune macchine sono ancora quelle del '47, piano Marshall); una linea Bosh acquistata per 400 milioni lavora a soli 2/3 della sua capacità; la linea sostituisce la precedente lavorazione a banchi. Metà dello stabilimento lavora attualmente alle pompe idrauliche; la produzione di freni è di 6.000 al giorno su 2 turni; nonostante la relativa industrializzazione della zona non vi sono stabilimenti indotti. Il macchinario e i capi provengono dalla ex SOS (Sezione Officine Stura). *Lo stabilimento OM di Bari*, produce carrelli elevatori destinati ai mercati nazionali ed internazionali; avviato nel '71 con un investimento di 4 miliardi; ci lavorano 360 unità, tra operai ed impiegati. *Il Centro di ricevimento e messa a punto autoveicoli*, avviato nel '71; investimento di 1,5 miliardi; occupa 90 persone. Anche qui le assunzioni avvengono attraverso l'ente clientelare CIAPI; vi è un notevole disagio dei trasporti. Grave è il problema della depurazione delle acque, aumentato dalle resistenze poste agli insediamenti Fiat dagli agrari legati da rapporti clientelari con la DC ed il PLI.

*Sulmona.* — Avviato nel '72; investimenti per 12 miliardi; 1006 dipendenti (896 operai di cui 307 qualificati e 589 generici); lavorazione e montaggio di tutte le scatole sterzo per le au-



tovetture Fiat. Si fa il ciclo completo delle lavorazioni: dalla meccanica ai trattamenti termici, alla finitura e al montaggio particolari; verrà inserita nel circuito trasporti a mezzo containers che già serve Termoli collegandolo al Nord. Sono impiegati macchinari usati, provenienti da Torino (Sezione Officine Rivalta) e la lavorazione avviene su banchi. Acutissimi sono i problemi della casa e dei trasporti.

*Lecce.* — Avviato nel '72; investimenti per 37 miliardi. Appartiene ora alla società Fiat Allis Chalmers per la produzione di macchine movimento terra. Costruisce parti di macchine movimento terra, in particolare carpenteria pesante, relativa a telai, carrelli e parti di lamiera, montaggio, verniciatura e prove. Attualmente ci lavorano 530 operai e 230 impiegati (uno scaglione di 120 operai si trova alla Spa di Torino per sopperire alla mancanza di manodopera; fin dal primo programma è prevista un'occupazione complessiva di circa 2.000 unità per la fine del '74 (di cui 1.610 operai, 444 qualificati e 1.166 generici). Scarse attività indotte, basso assenteismo, basso turn over.

*Cassino.* — Avviato nel '72; investimenti per 60 miliardi; produzione: montaggio di autovetture di piccola cilindrata, specialmente la "126"; lavorazione di preparazione e di saldatura di sottogruppi, assemblaggio, e completamento delle scocche, selleria, montaggio, finizione, verniciatura, collaudo e spedizione. È prevista la produzione di 250.000 autovetture all'anno. Attualmente vi lavorano 3.200 operai e 367 impiegati (i dati su 3.300: 1.250 qualificati e 2.130 generici). L'80% del materiale arriva da Mirafiori attraverso treni containers, passando da Termoli. L'età media degli operai si aggira sui 25-30 anni, tutti provenienti dall'agricoltura, dall'artigianato e dal terziario. Ci sono corsi di addestramento professionale che durano da 3 a 12 mesi (Inapli), corrispondendo un'indennità di 600 lire al giorno che ben pochi finora hanno intascato. La pendolarità molto elevata con punte che superano i 50-60 km al giorno. L'investimento non genera alcun tipo di occupazione indotta. A Cassino la Fiat ha sperimentato una linea pilota di montaggio con cadenze più lunghe di 4 volte di una linea normale.

*Termoli.* — In fase di avanzata costruzione, 33 miliardi di investimento. Lo stabilimento produce oggi più motori ("126") di quanti non ne faccia Cassino (carrozzerie) cui è collegato con containers, il ciclo sarà collegato con la nuova fabbrica polacca. Lo stabilimento dovrà occupare 4.000 unità. Sono stati chiamati a lavorare a Termoli diversi immigrati da Mirafiori data la difficoltà di reperire manodopera in loco. Sulla politica delle assunzioni si è scatenata una gara tra le diverse clientele locali. La pendolarità, anche a causa dei criteri di reclutamento (buona parte della manodopera viene da Campobasso che dista 65 km) è alta e aggravata dal deficiente sistema dei trasporti. Il paese di Termoli è totalmente carente di infrastrutture e di abitazioni per ospitare gli addetti provenienti dal Nord; ciò ha scatenato l'offensiva speculativa della Fiat con la costruzione di 2 villaggi di baracche prefabbricate con disciplina da caserma (società di costruzione Isir a capitale Fiat), è inoltre in programma la costru-



zione di 200 appartamenti da parte della Sai (Ifi-Fiat). Vi si attua l'esperimento di montaggio su isole.

*Vasto.* — Investiti 3 miliardi per due stabilimenti affidati alla consociata Magneti Marelli, per la produzione a ciclo completo di batterie per l'avviamento di autovetture e apparecchi elettrici (motorini di avviamento per vetture autocarri e trattori). La produzione è iniziata nel '72. Attualmente vi lavorano 1.400 operai e 270 impiegati. È previsto un organico massimo di 2.200 operai (1.800 generici e 400 qualificati) e 300 impiegati. La pendolarità è altissima, circa 500 operai abitano a distanze che superano i 100 km, corsi di addestramento sono stati tenuti a Chieti che dista oltre 100 km. In alcuni casi la pendolarità supera le 3 ore e mezzo di viaggio: mancanza assoluta di alloggi e prezzi altissimi dei pochi esistenti.

*Nardò.* — Investimenti per 7 miliardi. Pista di prova per prototipi. I lavori saranno completati nel '74 con una occupazione iniziale di 160 addetti.

Le diverse tendenze presenti nella strategia della Ifi-Fiat, così come le abbiamo accennate finora, emergono allo scoperto in questi ultimi due anni, si confrontano con la strategia sindacale, con la ristrutturazione internazionale del lavoro quale è quella portata dalle ripercussioni politiche della crisi del petrolio e assumono un ruolo di primo piano nella comprensione delle tendenze della borghesia italiana.

La ristrutturazione interna della Fiat, nella composizione percentuale della sua produzione e nei cambiamenti dei suoi mercati commerciali, la diversificazione della sua influenza, il penetramento ufficiale sempre maggiore nelle sfere decisionali dell'economia italiana, i rapporti con i sindacati e di converso la linea di condotta dei sindacati e del Partito comunista nei suoi confronti, sono oggi analizzabili, sulla scorta di una documentazione concreta, in modo tale da potere comprendere il futuro a breve ed a medio periodo di questa multinazionale ed i suoi effetti su tutta la situazione politica italiana.

I punti principali che ci aiutano in questa ricerca e che vogliamo sottoporre alla discussione sono i seguenti. L'esame dei piani quinquennali della Fiat per il settore delle automobili in Italia, così come è stato elaborato all'inizio del 1973 dagli uffici di progettazione dell'impresa. Alla luce di questi potremo esaminare la politica della Fiat nei confronti degli investimenti nel Sud e del "decentramento" in Piemonte; la ristrutturazione del ci-



clo di produzione esterno Fiat, così come viene indicata da documenti operativi della stessa direzione; la ristrutturazione della gerarchia aziendale, a partire dai cambiamenti già attuati e dai propositi ufficiali in proposito; l'intervento dell'Ifi nelle concessioni degli appalti statali.

Nel novembre '73, nel pieno dell'attacco padronale condotto in concomitanza con la crisi energetica, la Fiat lanciava una grande campagna propagandistica tesa a dimostrare una sua presunta e gravissima crisi e a ricattare i sindacati; gli effetti principali di questo attacco furono da un lato il blocco delle assunzioni in tutti gli stabilimenti dell'automobile del Nord (ed anche di certi stabilimenti del Mezzogiorno), una posizione "realistica" al tavolo delle trattative sindacali, accompagnata dalla richiesta sfacciata della ridiscussione degli investimenti nel Sud, del pieno utilizzo degli impianti e della "legalizzazione" dell'uso flessibile della classe operaia. Ma lungi dall'essere come la Fiat la presentava, è possibile ora dimostrare come la crisi del petrolio non fosse che uno strumento formidabile per imporre un'accelerazione ai propri processi di ristrutturazione ed un tentativo di rendere complice il sindacato di questi progetti a tutti i livelli.

### *Il secondo piano di investimenti nel Mezzogiorno*

Nel maggio del '73 la Fiat ha annunciato il suo secondo piano di investimenti nel Mezzogiorno per il triennio '73-75. Tale piano prevedeva investimenti per 270 miliardi entro il '75 con un'occupazione di 10.500 persone da dislocarsi nei seguenti stabilimenti: a) due nuovi stabilimenti per produzione automobilistica in *Valle del Sangro* (Abruzzo) e *Piana del Sele* (Campania) per lavorazioni intermedie e finali. Occupazione prevista di 6.000 unità (5.400 operai e 600 impiegati); capacità produttiva di 1.000 automobili di piccola e media cilindrata. Investimento di 160 miliardi; b) ampliamento dello stabilimento di *Termini Imerese*, con occupazione aggiuntiva di 1.000 unità per 13 miliardi di investimento; c) ampliamento dello stabilimento di *Cassino*, con occupazione aggiuntiva di 3.000 unità, per 53 miliardi di investimento; d) potenziamento dello stabilimento *OM di Bari*, con occupazione aggiuntiva di 300 unità; e) potenziamento



dello stabilimento di Napoli, con occupazione aggiuntiva di 200 unità. (Investimenti complessivi tra Bari e Napoli per 35 miliardi.)

Questo piano, come è facile notare, non rappresenta altro che la continuazione della politica di decentramento produttivo, di ridimensionamento percentuale della produzione di Torino, e dimostra un'attenzione vigile all'automobile come merce ancora in via di grossa espansione. Si pensi agli investimenti programmati per la Campania e gli Abruzzi, che comportano una grossa produzione, e all'ampliamento di Cassino. Il secondo piano di investimenti riporta direttamente ai risultati del contratto aziendale, firmato nel marzo del '74 al ministero del Lavoro: nel piano della propaganda della "crisi" la Fiat riesce a mantenere gli investimenti che le interessano, a subordinare quelli nuovi all'andamento del mercato (ridimensionando quindi rispetto ai propri piani) e a promettere investimenti in altri settori (diesel veloci, ferroviario, trasporto collettivo) unicamente in cambio di stanziamenti da parte dello stato e delle regioni, ed in pratica se viene assicurata una condizione di assoluto monopolio del mercato.

Il grosso quindi degli investimenti sanciti dal contratto non rappresenta altro che l'attuazione ridotta del 2° programma di investimenti. Basta pensare agli ampliamenti di Termini Imerese, di Cassino e di Bari. Lo stesso ampliamento dello stabilimento di Lecce era previsto già da tempo dall'accordo Fiat-Allis Chalmers.

*Gli investimenti in Piemonte.* — Il 25 giugno 1973 Gianni Agnelli presentò alla Regione Piemonte il suo piano di sviluppo per il quinquennio successivo. Nell'incontro non vennero fatte cifre. Agnelli disse solo che Mirafiori avrebbe calato gradualmente l'organico di 2.000 unità, che Rivalta, Lingotto e Stura sarebbero rimaste stazionarie, che sarebbe entrata in funzione una nuova fonderia a Crescentino (Vercelli), che sarebbe pure entrato presto in funzione un nuovo stabilimento Lancia a Verone (Biella) per almeno 2.000 operai, che si sarebbero ampliate le officine di Savigliano (Cuneo), di Cameri (Novara), di Villar Perosa (Pinerolo) e della Stars di Villastellone (Torino). In più: un grande magazzino-ricambi a Volvera (Torino), laboratori e centri di ricerca tecnologica avanzata ad Orbassano (Torino), centro per l'elaborazione elettronica a None (Torino), trasferimento



degli uffici centrali a Candiolo (Torino), trasferimento di praticamente tutta la Lancia da Torino a Chivasso e una nuova officina stampa "altamente qualificata" a Venaria (Torino).

Se a tutti questi investimenti si aggiungono i complessi di opere di viabilità che serviranno ad unire i maggiori stabilimenti della cintura, due nuove autostrade volute dalla Fiat, l'ampliamento del nodo ferroviario di Orbassano, i costi dei nuovi insediamenti Fiat assommano a diverse migliaia di miliardi, per un totale di circa alcune decine di migliaia di occupati in più, in massima parte distribuiti nei paesi della cintura torinese, e particolarmente lungo l'asse sud-ovest, dove nel raggio di 25 km la Fiat sembra avere concentrato i suoi insediamenti industriali. Calcolati secondo i metodi usuali di investimento per addetto, gli investimenti in Piemonte assommerebbero a queste cifre:

420 miliardi di investimento in Piemonte (totale); 255 miliardi nella zona metropolitana di Torino; 275 miliardi nell'asse di sviluppo sud-ovest di Torino. E questo certo non rappresenta una scelta meridionalistica.

Il terzo elemento che indica le tendenze della Fiat è il piano quinquennale messo a punto nel 1973 che programma la produzione di automobili in Italia fino al 1977 incluso. La guerra del Kippur ha certamente modificato le cifre ed i tempi di questo piano, ma come tendenza pensiamo che i suoi punti caratteristici non tarderanno a riemergere. Riportiamo le cifre fondamentali del "piano 73-77" con il commento che facevamo nel giugno 1974:

1973: 1.630.674; 1974: 1.809.810; 1976: 2.004.183; 1977: 2.102.816, la produzione nel 1973 risulta inferiore al previsto e così pure il ritmo produttivo del 1974 non consentirà di raggiungere i livelli programmati.

Divisione della produzione tra stabilimenti al Nord e al Sud.

	Nord	Sud	stabilimento ×
1973	1.449.272	181.402	—
1974	1.505.451	304.359	—
1975	1.429.738	521.030	4.837
1976	1.312.733	505.250	186.200
1977	1.365.716	501.100	234.000

Se lo "stabilimento X" non è altro che uno degli insediamenti della Valle del Sele o della Piana del Sangro,



o se comunque, come appare verosimile, sarà sviluppato al Sud, queste cifre indicano che la politica della Fiat è rivolta, sul lungo periodo a *incrementare la produzione del Mezzogiorno di cinque volte* rispetto al livello del 1973.

Per ciò che riguarda il Nord invece è rilevabile una tendenza a spostare la produzione dall'area torinese alle altre zone. Un sensibile incremento era previsto ad esempio per l'Autobianchi (1973: 169.975; 1974: 179.238; 1975: 188.017; 1976: 175.545). Ma più significativi sono gli spostamenti previsti all'interno dell'area torinese:

1973 — Mirafiori: 807,22; Rivalta: 446.038; Lingotto: 135.660; Materferro: 468. 1974 — Mirafiori: 696.913; Rivalta: 444.384; Lingotto: 139.330; Materferro: 16.820. 1975 — Mirafiori: 638.442; Rivalta: 414.527; Lingotto: 143.148; Materferro: 18.560. 1976 — Mirafiori: 529.376; Rivalta: 395.370; Lingotto: 166.955; Materferro: 18.800. 1977 — Mirafiori: 528.138; Rivalta: 455.470; Lingotto: 171.524; Materferro: 18.944.

Questo significa che a Mirafiori era prevista una diminuzione del 38% in tre anni, a Lingotto un aumento del 33% e a Rivalta una netta contrazione seguita da un aumento. Il ridimensionamento di Mirafiori avrebbe avuto luogo attraverso: a) cessazione della 126 a fine giugno 1974; b) cessazione della 124 a fine giugno 1974; c) cessazione della 132 a fine 1975; d) inizio della 131 ad aprile del 1974; e) mantenimento della 127 al ritmo produttivo precedente.

Le ragioni di queste scelte politiche della Fiat sono facilmente intuibili. Si tratta in primo luogo di colpire i centri in cui più alta si è manifestata la combattività e l'autonomia operaia; in secondo luogo di godere al Sud di un periodo, il più lungo possibile, di pace sociale in fabbrica (magari con la complicità dei sindacati) per poter incrementare al massimo lo sfruttamento degli operai meridionali; in terzo luogo di utilizzare per prima i serbatoi di manodopera ancora a disposizione; e infine di godere di tutte le facilitazioni e le sovvenzioni governative previste per gli investimenti al Sud. Molte di queste previsioni in realtà non hanno potuto essere attuate. In particolare l'ampliamento degli investimenti nel Mezzogiorno, la cessazione della produzione delle macchine grosse a Mirafiori, il mantenimento o l'incremento dei ritmi produttivi a Lingotto e a Rivalta. La crisi petrolifera ha in molti punti modificato i piani, costringendo



ad anticipare o a ritardare la realizzazione di alcune parti di essi, magari inducendo ad uno sviluppo rilevante del veicolo industriale. Ma ciò non toglie che le linee di tendenza indicate dal "Piano 73" riemergeranno non appena sarà possibile, mentre la stessa crisi del mercato viene utilizzata per poter attuare quelle parti del programma che comportano maggiori costi per gli operai. È opportuno fare allora alcune considerazioni sul modo con cui il sindacato si è posto di fronte a questa politica della Fiat. Innanzitutto riguardo agli investimenti nel Mezzogiorno. Non è chi non veda il ridicolo nell'accanimento con cui l'FLM ha fatto degli investimenti al Sud il suo *principale* obiettivo di lotta, chiamando su di esso anche a scioperare gli operai. Questo "obiettivo" di lotta dei sindacati era contemporaneamente anche l'obiettivo di Agnelli il quale mentre al tavolo della trattativa, nell'ultima vertenza aziendale fingeva di discutere sulle valli del Sele e del Sangro, in realtà aveva già nel cassetto *fin dal 1972* i piani per quintuplicare entro quattro anni la produzione al Sud. È vero che poi questa "concessione" non è stata "strappata" nella trattativa, e che la Fiat ha condizionato i nuovi investimenti all'aiuto dello Stato e alla situazione del mercato. Ma questo dimostra una volta di più quanto sia perdente su questo terreno la pressione del sindacato.

Questa "pressione" in realtà non preme per niente. Agnelli attua i suoi piani in ritardo per ragioni diverse (crisi petrolifera, divisione mondiale delle zone di influenza, situazione dei mercati, ecc.) che nulla hanno a che vedere con la trattativa con l'FLM. Anzi Agnelli accetta questa caricatura di trattativa soltanto per "concedere" ciò che già aveva in mente per suo conto, a patto che il sindacato rinunci ai suoi obiettivi salariali, lasci mano libera all'azienda riguardo alla ristrutturazione, all'aumento dei ritmi, alla intensificazione dello sfruttamento. Tutto ciò qualifica assai bene la politica di capitolazione del sindacato. Ma l'aspetto più grave ancora riguarda appunto il modo con cui esso ha affrontato il problema della ristrutturazione.

Come appare chiaro dai dati forniti, il rallentamento di alcune produzioni non è di per sé indice di una crisi di mercato perché combacia con il disegno di attuare una radicale riconversione produttiva, sostituendo alcuni modelli vecchi con dei nuovi o spostando geograficamente la produzione di altri modelli. Agnelli approfitta del



rimescolamento di carte che tutto ciò comporta per smantellare i centri tradizionali dell'autonomia operaia e per far pagare *soltanto agli operai* tutto il costo di questa gigantesca operazione. Questo processo è già in atto in maniera vistosa. Alla *Spa Stura* i massicci trasferimenti non hanno aumentato l'organico in maniera proporzionale all'aumento di produzione: quest'ultimo è stato di gran lunga superiore. L'aumento della fatica per gli operai è attuato attraverso l'intensificazione dei ritmi, la parcellizzazione delle operazioni, l'aumento incredibile degli straordinari: al sabato lavorano circa 3.000 operai, cioè l'equivalente di un intero turno. In alcune lavorazioni si è già introdotto il terzo turno e si cerca di estenderlo a tutte le altre. A *Lingotto* per due o tre settimane i due turni sono stati unificati in uno solo e si è avuta una diminuzione della produzione che naturalmente è stata presentata come un segno di crisi produttiva. In realtà ora già circolano voci sul fatto che prima delle ferie si ritornerà ai due turni e appare chiaro che siamo in presenza di quella riconversione produttiva che deve portare al potenziamento di *Lingotto* anche mediante la lavorazione del nuovo modello X 1/20. A *Mirafiori* c'è stata una diminuzione di organico con produzione agli stessi livelli o addirittura aumentata, il che vuol dire intensificazione della fatica. Qui il maggiore sfruttamento è ottenuto sovente attraverso il carico delle mansioni; mentre la politica dei licenziamenti, dei controlli polizieschi sulle assenze continua a mietere vittime con lo scopo di creare un clima di paura adatto a far passare qualsiasi provvedimento, per quanto grave, l'azienda voglia prendere ai danni degli operai. Tutto ciò significa che la ristrutturazione di Agnelli passa attraverso la completa capitolazione degli operai dinanzi ai suoi disegni produttivi, che la Fiat non vuole spendere una lira in trasformazioni tecnologiche nonostante il fumo sul "nuovo modo di fare l'automobile," e che invece intende far pagare i costi dell'operazione agli operai in termini di maggiore utilizzazione dei vecchi impianti, più ore di straordinario, più turni, aumento dei ritmi e dei carichi di lavoro, trasferimenti, ferie.

Ma non basta. La ristrutturazione ha anche un altro obiettivo, e non certo secondario: lo svuotamento di fatto dei consigli di fabbrica, l'eliminazione totale di quel ruolo che i delegati hanno svolto finora. Intere squadre con la scusa dei trasferimenti vengono letteralmente sot-



tratte ai loro delegati, oppure, dove l'organizzazione operaia è più debole, sono i delegati ad essere trasferiti, dove infine le squadre non hanno ancora il delegato, i trasferimenti funzionano per bloccare, rimandare o impedire del tutto l'elezione del delegato.

Siamo di fronte a un attacco durissimo e senza precedenti che la Fiat porta alle strutture di base del sindacato, mentre quest'ultimo non muove un dito per contrastarlo e pratica la politica della resa incondizionata all'avversario.

## Appendice 1

### **La struttura produttiva della Fiat in Italia**

#### *Siderurgia*

*Sezione Ferriere.* — Dipendenti: oltre 8 mila. Area totale: 1.160.000 mq (470.000 coperti). Produzione: acciai dolci, al carbonio e legati in billette, barre, profilati, nastri a caldo, vergella, lamiere a caldo e a freddo, larghi nastri a freddo, molle a balestra e a elica, lamiere e larghi nastri a freddo di acciai inossidabili. Alimenta tutti gli stabilimenti di produzione vetture, autocarri, trattori, macchine movimento terra, prodotti diversificati.

*Sezione Stabilimenti di Avigliana (TO).* — Dipendenti: circa 4.500. Area totale: oltre 750.000 mq (circa 155.000 coperti). Produzione: nastri a freddo di acciaio, trafilati, barre, fili, profilati da nastri, bulloneria, ecc. Alimenta tutti gli stabilimenti di produzione vetture, autocarri, trattori, macchine movimento terra, prodotti diversificati.

*Sezione Fonderie e Fucine.* — a) Stabilimento di Torino: Dipendenti: circa 5.000. Area totale: 270.000 mq (oltre 150.000 coperti). Comprende una fonderia ghisa e due officine per fucinatura e stampaggio a caldo di particolari in acciaio. Alimenta gli stabilimenti di produzione vetture, autocarri, trattori; b) Stabilimento di Carmagnola (TO): Dipendenti: circa 3.500. Area totale: 550.000 mq (119.000 coperti). Comprende due fonderie: ghisa speciale e alluminio. Alimenta tutti gli stabilimenti Fiat di produzione; c) Stabilimento di Borgaretto (TO): Dipendenti: circa 700. Area totale: 48.000 mq (21.000 coperti). Produzione: getti in lega leggera colati in terra e conchiglie. Alimenta gli stabilimenti di produzione vetture, autocarri, aviazione; d) Stabilimento di Crescentino (VC): Dipendenti: oltre 2.000 (a impianto ultimato). Area totale: 1.154.000 mq (90.000 coperti). Produzione: getti in ghisa. Ali-



menta tutti gli stabilimenti di produzione vetture, autocarri, trattori, macchine movimento terra, prodotti diversificati; e) Stabilimento di Venaria (TO): Dipendenti: circa 400 (a impianto ultimato). Area totale: 135.000 mq (24.000 coperti). Produzione: attrezzature varie per fonderia. Alimenta la Sezione Fonderie e Fucine.

*Sezione Metalli (TO).* — Dipendenti: circa 500. Area totale: 45.000 mq. Produzione: laminati, trafilati, nastri, estrusi e stampati in metalli non ferrosi e loro leghe. Alimenta tutti gli stabilimenti di produzione, vetture, autocarri, trattori, macchine movimento terra, prodotti diversificati.

## *Automobili*

*Automobili Mirafiori (TO).* — Comprende tre sezioni: Meccanica, Carrozzeria, Presse. Dipendenti: oltre 60.000. Area totale 2.500.000 mq (1.270.000 coperti). Produzione: vetture, motori e cambi.

*Sezione Officine di Rivalta (TO).* — Dipendenti: circa 19.000. Area totale: 2.250.000 mq (oltre 530.000 coperti). Montaggio delle vetture. La Sezione Officine di Rivalta produce inoltre le sospensioni anteriori e posteriori.

*Sezione Officine Sussidiarie Auto (Lingotto) (TO).* — Dipendenti: circa 9.000. Area totale: oltre 273.000 mq (oltre 148.000 coperti). Montaggio vetture.

*Sezione Ricambi (TO).* — Dipendenti: oltre 1.600. Area totale: circa 132.000 mq (80.000 coperti). Produzione: parti di ricambio per autoveicoli e trattori.

*Officine Meccaniche di Villar Perosa (TO).* — Dipendenti: circa 350. Area totale: 50.000 mq (16.000 coperti). Produzione: giunti omocinetici per vetture a trazione anteriore. Alimenta la Sezione Officine di Rivalta.

*Azienda Autobianchi (MI).* — Dipendenti: circa 4.600. Area totale: 295.000 mq (127.000 coperti). Montaggio.

*Sezione Officine di Bari.* — Dipendenti: circa 2.800. Area totale: 565.000 mq (90.000 coperti). Produzione: apparati di iniezione, freni idraulici per autovetture, veicoli industriali e trattori.

*Stabilimento di Cassino.* Dipendenti: oltre 4.000. Area totale: oltre 2.000.000 mq (176.000 coperti). Montaggio autovettura "126."

*Stabilimento di Cento (FE).* — Dipendenti: oltre 700. Area totale: 42.000 mq (24.000 coperti). Lavorazione e montaggio leve del cambio, lavorazione particolari sciolti per motori.

*Sezione Officine di Firenze.* — Dipendenti: oltre 1.800. Area totale: 116.000 mq (55.000 coperti). Produzione: alberi di tra-



smissione; semialberi e giunti per differenziali; alberi snodati comando sterzo.

*Sezione Officine di Napoli.* — Dipendenti: oltre 700. Area totale: 220.000 mq (66.000 coperti). Montaggio autoveicoli commerciali.

*Stabilimento di Sulmona (AQ).* — Dipendenti: circa 1.000. Area totale: 200.000 mq (29.000 coperti). Lavorazione e montaggio scatole guida e tiranteria dello sterzo per autovetture.

*Stabilimento di Termini Imerese (PA).* — Dipendenti: oltre 950. Area totale: 407.000 mq (49.000 coperti). Montaggio.

*Stabilimento di Termoli (CB).* — Dipendenti: circa 4.000 (a stabilimento completato). Area totale: 1.358.000 mq (82.000 coperti). Produzione di motopropulsori.

*Sezione Vado Ligure (SV).* — Dipendenti: 1.400. Area totale: 75.000 mq (44.000 coperti). Produzione: differenziali, ponti.

### *Veicoli industriali - carrelli elevatori*

*Sezione SPA (TO).* — a) Stabilimento di Lungostura Lazio: Dipendenti: oltre 7.500. Area totale: 1.150.000 mq (330.000 coperti). Produzione e montaggio autocarri medi e pesanti; motori per autocarri e autobus e altre applicazioni; b) Stabilimento di Corso Ferrucci: Dipendenti: circa 2.500. Area totale: 105.000 mq (80.000 coperti). Produzione: ingranaggi cilindrici e conici; differenziali per veicoli industriali.

*Sezione OM di Milano.* — Dipendenti: oltre 3.300. Area totale: 191.000 mq (140.000 coperti). Annessa allo stabilimento una fonderia che produce fusioni in ghisa e alluminio per il gruppo Om; area totale 25.000 mq (20.500 coperti). Produzione: ponti e assali.

*Sezione OM di Brescia.* — Dipendenti: circa 5.300. Area totale: 727.000 mq (235.200 coperti). Produzione: autocarri leggeri; cambi meccanici e idraulici.

*Sezione Officine di Suzzara (MN).* — Dipendenti: oltre 1.200. Area totale: 230.000 mq (64.000 coperti). Carrozzeria e montaggio di veicoli commerciali.

*Stabilimento OM di Bari.* — Dipendenti: circa 400. Area totale: 100.000 mq (25.000 coperti). Produzione: carrelli elevatori elettrici e termici.

*Sezione Officine di Cameri (NO).* — Dipendenti: oltre 1.100. Area totale: 156.000 mq (40.000 coperti). Produzione: autotelai e carrozzeria per autobus.

*Sezione Officine Telai (TO).* — Dipendenti: oltre 1.700. Area totale: 117.000 mq (76.000 coperti). Produzione: telai per autocarri.



*Lancia Veicoli Speciali (BZ).* — Dipendenti: 2.800. Area totale: 223.000 mq (113.000 coperti). Produzione: veicoli speciali militari e civili; scatole ponte; ruote a disco per veicoli industriali e commerciali.

### *Prodotti diversificati*

*Sezione Officine di Modena.* — Dipendenti: 2.200. Area totale: 174.000 mq (91.700 coperti). Produzione: trattori agricoli e industriali a ruote e a cingoli.

*Sezione Officine di Grugliasco (TO).* — Dipendenti: circa 1.700. Area totale: circa 270.000 mq (47.000 coperti). Produzione: macchinario, complessi a trasferta, saldatrici elettriche, utensili, calibri, attrezzature.

*Stabilimento di Modena.* — Dipendenti: 450. Produzione: trasferte e complessi di alesatura.

*Sezione Grandi Motori.* — Dipendenti: circa 2.800. Area totale: 80.000 mq (65.000 coperti). Produzione: turbine a gas a ciclo semplice e composto, componenti per grandi motori Diesel, componenti per reattori nucleari, motori Diesel veloci.

*Sezione energia nucleare (TO).* — Dipendenti: circa 200. Area totale: 12.000 mq (1.500 coperti). Applicazione dell'energia nucleare per impieghi industriali e navali.

*Settore motori Avio (TO).* — Dipendenti: circa 2.100. Area totale: 199.000 mq (83.000 coperti). Produzione motori a reazione e loro parti, componenti di turbine a gas e turbosofianti, parti meccaniche per elicotteri e velivoli, revisione di motori a reazione e alternativi.

*Sezione produzioni elettroniche (TO).* — Dipendenti: oltre 300. Area totale: 15.500 mq. Produzione: apparati e strumentazioni elettroniche.

*Sezione Ages (TO).* — Dipendenti: 1.200. Area totale: 107.000 mq (32.000 coperti). Produzione: particolari in gomma per vetture e veicoli industriali, materiale di attrito per freni autovetture.

*Sezione materiale ferroviario (TO).* — Dipendenti: circa 1.900. Area totale: 105.000 mq (70.000 coperti). Produzione: automotrici Diesel elettriche e idrauliche, carrozze ferroviarie, tranviarie e per metropolitane.

*Sezione lubrificanti (TO).* — a) Stabilimento di Villastellone (Torino): Dipendenti: circa 300. Area totale: 105.000 mq (37.000 coperti). Produzione: oli e grassi per autoveicoli e usi industriali; b) Stabilimento di Napoli: Dipendenti: 80. Area totale: 52.000 mq (16.000 coperti). Produzione: oli e grassi per autoveicoli e usi industriali.



*Sezione officine di Marina di Pisa.* — Dipendenti: oltre 1.000. Area totale: 150.000 mq (33.000 coperti). Produzione: filtri aria a secco e a bagno d'olio, snodi per sedile, serrature e martinetti per autoveicoli, tappi con valvole per acqua, olio, puleggie varie.

*Società Fiat macchine movimento terra di Lecce (ora Fiat-Allis).* — Dipendenti: 2.000 (a stabilimento completato). Area totale: 768.000 mq (150.000 coperti). Costruzione carpenteria pesante relativa a telai, carrelli e parti di lamiera, montaggio finale, verniciatura e prove.

## Appendice 2

### Convegno nazionale operai Fiat

Nel maggio 1974 si è tenuto a Torino, organizzato da Lotta Continua, un primo convegno di operai Fiat sui temi della ristrutturazione e delle prospettive della lotta. Ci è impossibile qui riportare tutta la documentazione, le analisi e le valutazioni sulle situazioni politiche diverse che sono state presentate al convegno. Possiamo dire comunque che da tutti gli interventi è emerso in maniera drammatica e cosciente il senso dei processi di ristrutturazione antioperaia e che il convegno ha avuto un'aderenza alla realtà e ai bisogni reali degli operai Fiat ben diversa da certi idillici convegni sindacali sul modo nuovo di fare l'automobile. Riprendiamo qui, in maniera telegrafica, alcuni dati della situazione interna in vari stabilimenti Fiat così come appariva nel maggio 1974.

*Mirafiori.* — Si assiste ad un attacco frontale alla rigidità delle 40 ore settimanali su cinque giorni, con la richiesta generalizzata di straordinari, di turni di notte e di volontari. Ovunque tentativi di aumentare la produzione attraverso la saturazione dei tempi morti, il rimpasto delle squadre, l'aumento dei carichi di lavoro, e soprattutto l'uso degli spostamenti e della rotazione, intesa non — come sembra dire il sindacato — come primo passo verso la riqualificazione operaia — ma come tentativo di distruzione della organizzazione interna.

Dal giorno del blocco delle assunzioni fino a maggio l'organico è diminuito alle meccaniche da 16.904 operai a 15.901; alle carrozzerie da 18.390 a 17.718. Almeno duecento compagni sono stati licenziati per "assenteismo." La fabbrica si va gradatamente automatizzando, con forte riduzione del numero di operai ed aumento di produzione: sono state introdotte macchine polivalenti a controllo numerico (meccaniche), presse veloci e a corpo doppio (presse), robots, "operai che non fanno mai sciopero," alle carrozzerie.

Il corpo delle guardie di vigilanza è stato potenziato, il numero dei capi aumenta sempre e sono molto attivi i sociologi nell'opera di spionaggio.

Il compagno che ha relazionato su Mirafiori ha voluto con-



cludere con una frase del nostro maestro Carlo Marx: "Ciò che caratterizza la divisione del lavoro in una fabbrica meccanizzata è che il lavoro vi ha perduto ogni carattere di specializzazione. Il signor Proudhon non ha neppure compreso questo, che è il solo aspetto rivoluzionario di una fabbrica meccanizzata. Egli fa perciò un passo indietro, e propone all'operaio di fare non soltanto la dodicesima parte di uno spillo, ma tutte le dodici parti successivamente. L'operaio arriverebbe così alla scienza e alla coscienza dello spirito. Ecco che cos'è il lavoro sintetico del signor Proudhon. Nessuno contesterà che fare un movimento in avanti e un altro all'indietro, significa fare un lavoro sintetico."

"Bene compagni: il signor Proudhon degli anni Settanta, il compagno Trentin, ci viene ancora oggi a proporre queste cose!"

*Rivalta.* — In otto mesi, dal luglio '73 al marzo '74 l'organico è diminuito di 795 operai. Ad aprile '74 incominciano i trasferimenti, in due scaglioni: prima 1.200 operai mandati in massima parte alla Spa Stura; poi 600 operai in diverse altre fabbriche. Le squadre più combattive vengono smembrate: avere in tasca la tessera FLM è buon motivo per essere trasferito. Gli uomini del SIDA non sono toccati. In tutto questo periodo la FLM non fa nulla e giustifica il suo atteggiamento con la minaccia della cassa integrazione. Cambiamenti dell'organizzazione del lavoro: alle presse alcune linee vengono automatizzate con riduzione del 70% della manodopera. Aumentano la divisione e la mobilità, il nuovo lavoro è completamente dequalificato ed è ridotto a pura manovalanza. Alle meccaniche sono state introdotte delle transfert e delle puntatrici automatiche che con otto uomini fanno il lavoro che prima svolgevano in 28. Sempre in meccanica le giostre sono state sostituite con la lavorazione individuale, con perdita di paga, di posto per gli operai. In carrozzatura regna la più completa confusione, la produzione varia di giorno in giorno, le squadre sono smembrate, i ritmi aumentano dovunque e le mansioni vengono cumulate. "Sotto questa luce la ristrutturazione è un processo che non finisce mai (...) da una parte l'intervento nella struttura produttiva attraverso l'espulsione forzata di classe operaia e l'inserimento di macchinari; dall'altra insieme alla mobilità della forza lavoro, con i trasferimenti, gli spostamenti continui, si porta a fondo una guerra di disorientamento immediatamente funzionale al fatto che non si riproduca l'organizzazione di base degli operai..." La relazione riferisce su numerose lotte (per i passaggi di categorie, contro i carichi di lavoro e per il salario garantito nelle ore di sospensione che sono arrivate a coinvolgere tutta la fabbrica). Pesanti critiche per l'immobilismo sindacale e per la politica di accettazione delle scelte Fiat da parte della FLM. "La FLM afferma che a Rivalta gli operai hanno subito un duro colpo, e che si potrà riprendere solo gradualmente la lotta [...]. Noi sosteniamo che nonostante la pesantezza dell'attacco le lotte a Rivalta nascono e vanno sviluppate perché solo così si ricrea l'organizzazione operaia. Anche la possibilità di andare avanti nella lotta generale è strettamente legata alla nostra capacità di sapere aprire e gestire alla Fiat una lotta aziendale..."



*Lancia di Bolzano.* — La relazione informa sui cambiamenti avvenuti a partire dal 1970, dalla data cioè di acquisto da parte della Fiat: in questi quattro anni lo stabilimento viene reso autonomo per la produzione a ciclo completo di "veicoli speciali." Si assiste ad una recrudescenza di tutto l'attacco in fabbrica, all'introduzione dei due turni, ad una diminuzione dei tempi di lavoro rispetto ai macchinari uguali in funzione a Torino. Dal novembre del '73 per queste condizioni ci sono 150 autolicenziamenti. Vengono enormemente ampliati gli appalti (lavori di attrezzeria, piccole lavorazioni meccaniche, carico e scarico, manutenzione). Viene ampliato il terzo turno, che il sindacato accetta per il ricatto della cassa integrazione. Ora si prevedono grossi cambiamenti per l'ampliamento della costruzione di veicoli militari ("CM 639," "CP 6602," "CP 6607") e il potenziamento del reparto esperienze e prototipi dove sono in lavorazione parti del carroarmato Leopard (commessa NATO). Il quadro dirigente si è rinnovato in quattro anni per il 90%. I nuovi dirigenti vengono da Suzzara e Torino. I vecchi sono in corso di "rieducazione."

*Lancia di Torino.* — In questa fabbrica, tra trasferimenti e blocco delle assunzioni, l'organico in due anni è passato da 4.500 a 3.500 operai. La direzione fa capire che la fabbrica è in via di smobilitazione per diminuire la volontà di lotta. La direzione continuamente smantella e riattrezza interi reparti: ne consegue un taglio dei tempi bestiale ed incontrollabile; vengono introdotte anche macchine automatiche dove la professionalità "la puoi misurare dal numero di bottoni che schiacci"; la produzione di piccoli particolari è data fuori, nelle boite di Borgo San Paolo, veri e propri lager di sfruttamento degli apprendisti. Grazie all'automazione e al taglio dei tempi cresce in fabbrica la "disponibilità" di personale e avvengono spostamenti continui; tutto questo processo incontra una resistenza continua e sorda da parte degli operai: "la resistenza operaia per la difesa del posto di lavoro, se non impedisce il prevalere della logica padronale, tuttavia impone un alto prezzo politico." La cassa integrazione attualmente in atto ci serve a capire come questo processo "non serva a congelare la forza lavoro momentaneamente inutilizzabile, in attesa di rientrare nella produzione, ma invece ad accompagnare fuori del mercato del lavoro verso un'occupazione marginale o verso la disoccupazione la parte più debole della forza lavoro, inservibile rispetto agli standards richiesti. Gli operai vengono selezionati attraverso corsi di riqualificazione: l'operaio senza qualifica che l'industria ricerca non è un operaio senza qualità, qualsiasi; la socializzazione al lavoro di fabbrica è una caratteristica fondamentale che la manodopera giovanile deve possedere per accettare il suo ruolo nella produzione. Ora è proprio questa forza lavoro generica che comincia a scarseggiare e a manifestare la propria indisponibilità al lavoro operaio [...]. Oggi possiamo affermare che nella situazione oggettiva della Lancia di Torino una ripresa della lotta è legata alla possibilità di un ampio fronte di mobilitazione operaia, sia sui temi generali che su quelli aziendali..."



*Materferro di Torino.* — Dopo una dettagliatissima descrizione della fabbrica e della produzione, l'intervento si sofferma su alcuni temi. Ristrutturazione: vi è un vasto processo di smembramento di officine e di attacco all'organizzazione operaia interna. Vi è un aumento di produzione teso all'accumulo di scorte (marmitte per auto). Per quanto riguarda i tipi di lavorazione tutto l'attuale Complesso della Materferro secondo i progetti Fiat dovrebbe produrre esclusivamente veicoli industriali. Il materiale ferroviario è in via di trasferimento verso Savigliano e la Omega. Altra produzione viene data a ditte esterne. È cominciata invece la produzione del veicolo "B" in collaborazione con la Citroën. La scelta dei nuovi operai è particolarmente accurata e crea divisioni con la classe operaia anziana della fabbrica.

*Fiat di Modena.* — La relazione da Modena ha trattato principalmente del rapporto tra la fabbrica e una vastissima schiera di piccole e medie ditte fornitrici, fornendo una dettagliata ricostruzione della storia e dello stato attuale di questi rapporti. Sulle prospettive della fabbrica si sa che gli organici aumenteranno da 2.700 a 5.000, la produzione sarà convertita in quella di trattori pesanti e il resto della gamma sarà trasferito all'estero, probabilmente in Romania. Le nuove assunzioni non riguardano in genere giovani del Mezzogiorno "perché fanno troppo casino." Gli straordinari sono molto estesi, così come il lavoro a domicilio. Dal luglio del 1974 la sezione trattori si staccherà dal centro di Torino; il centro diventerà Modena, da cui dipenderanno, oltre a tutti gli stabilimenti italiani del settore, quelli Fiat in Jugoslavia e in Cecoslovacchia. Per l'occasione si attendono grossi cambiamenti della dirigenza.

*Fiat di Cameri.* — La fabbrica produce autobus, pullman e telai per pullman. Le assunzioni avvengono attraverso una selezione durissima che passa attraverso la DC e il MSI di Novara. Alla fine del contratto nazionale Agnelli ha introdotto i turni, che hanno significato il raddoppio della produzione (ora riesce a fare uscire circa 9 autobus al giorno. Dal '70 al '73 la direzione ha continuamente tentato di aumentare i ritmi approfittando anche del fatto che in quel periodo la fabbrica era stata abbandonata dal sindacato. Gli straordinari sono molto elevati, specialmente al sabato mattina. I capi sono stati raddoppiati in questo ultimo anno. Moltilissime piccolissime fabbriche lavorano per la Fiat: interi settori di lavoratori artigianali e a domicilio sono stati di fatto trasformati in veri e propri reparti distaccati della fabbrica.

*Fiat ricambi.* — La ristrutturazione qui è cominciata circa un anno fa con la costruzione del nuovo magazzino di Volvera, dove sarà trasferita tutta la parte riguardante il gruppo auto; la nuova sede è caratterizzata da una fortissima automazione e dalla centralizzazione del lavoro: ne consegue la diminuzione della manodopera e la parcellizzazione del lavoro. Il sindacato ha sbandierato il mito del nuovo stabilimento "efficientissimo," ma i trasferimenti che la Fiat ha richiesto hanno incontrato la resistenza operaia. Oggi abbiamo bisogno di inserire in una piattaforma anche l'o-



biettivo di una normativa che regoli o impedisca i trasferimenti da uno stabilimento all'altro. In questo periodo assistiamo ad un forte aumento di straordinari, che tolgono fiducia nella lotta agli operai. La relazione riferisce poi di un forte sciopero per il passaggio di categoria degli operai "traslatoristi" che ha visto anche il blocco dei cancelli della fabbrica.

*OM Fiat di Brescia.* — La ristrutturazione incomincia nel '72, con assunzioni di circa 1.000 operai all'anno, attraverso criteri molto selettivi. A Brescia è stato affidato il ruolo di produzione di piccoli autocarri, mentre il resto della produzione è stato trasferito a Torino o a Bolzano. Per l'OM lavorano almeno altre 200 fabbriche della provincia. L'11% della fabbrica attua il lavoro notturno.

*OM Fiat di Milano.* — In questa fabbrica, in espansione, fin all'ottobre del '73 avvengono assunzioni massicce di giovani dalla zona di Bari e dalla cintura milanese che creano in officina una forte componente "anti lavoro." Le assunzioni indiscriminate cessano nell'ottobre '73 e sono sostituite da un controllo molto più rigido e da un uso ricattatorio degli operai meridionali che vengono a Milano per i "corsi."

Molto macchinario è cambiato ed è stato trasferito a Brescia o Torino, con conseguente taglio dei tempi. Alcune linee vengono automatizzate. Straordinari massicci, introduzione dei due turni nelle officine meccaniche.

*OM di Suzzara.* — L'introduzione dei due turni invece del normale, l'intensificazione dei ritmi e della mobilità interna, ed una posizione accondiscendente del CDF sono i dati salienti di questa situazione.

*Fiat di Bari.* — Tra il 1970 e il 1971 sono stati impiantati a Bari tre stabilimenti. In uno di questi, la Fiat SOB, che produce freni e pompe d'iniezione il Sida era già stato creato dalla Fiat prima ancora dell'inizio dell'attività produttiva e gestiva le assunzioni. La maggior parte delle lavorazioni è di tipo individuale su macchine di vecchia costruzione, trasportate da Torino. Esiste solo una linea — la linea Bosh — per il montaggio dei freni; nel giro di due anni su questa linea la Fiat è riuscita ad ottenere il raddoppio della produzione. È stato potenziato il turno di notte e c'è forte richiesta di straordinari. Il potere dei capi è enorme, gli operai combattivi vengono spostati continuamente, gli operai "assenteisti" vengono puniti con l'assegnazione a lavori pericolosi o pesanti. L'assenteismo ha toccato anche punte molto alte cui sono seguite punizioni esemplari (licenziamenti).

Alla Fiat OM, l'altro stabilimento veramente grande (il terzo è solo un'officina di messa a punto e di ricevimento degli autoveicoli), si producono carrelli elevatori. Si parla di nuove assunzioni e di portare l'organico a 1.200 operai, per intanto gli operai candidati devono fare un lunghissimo periodo di addestramento a Milano, che spesso nasconde una vera e propria emigrazione. Questi operai vengono direttamente posti in produzione e il loro periodo di addestra-



mento viene costantemente prolungato. Operai che hanno lavorato sia a Milano che a Bari hanno verificato come su macchine uguali a Bari la direzione chieda il 50% di produzione in più e come tutta la gerarchia sia molto più rigida. A Bari il sindacato ha proposto, in cambio di alcune assunzioni in più, il "6 x 6," che è stato rifiutato in massa dagli operai.

*Fiat di Venaria.* — Lo stabilimento è sorto nel '72 per la produzione di attrezzature varie per fonderia, costruzione di stampi, pressofusi in alluminio o ghisa. Occupa 270 operai ed 80 impiegati. "La fabbrica è stata costruita apposta perché ad essa si desse l'attributo di 'modello.'" Le pareti sono di un verde riposante, i mezzi antinfortunistici sono migliori rispetto ad altre fabbriche, i pasti sono serviti insieme a musicchette (che impediscono la discussione durante l'ora di mensa), è stato costruito pure un campo sportivo e si organizzano partite di football in orario lavorativo "per creare emulazione tra le squadre e sperando che il malcontento operaio possa sfogarsi nell'agonismo." Si cerca di sostituire la figura del delegato con quella del capo, che celebra ogni giorno il rito della "grande famiglia." Agnelli stesso, che non oserebbe mettere piede in officina a Mirafiori è venuto a Pasqua a fare gli auguri e a stringere le mani. Per l'occasione due delegati sono stati promossi operatori. Nonostante tutto questo clima gli scioperi contrattuali di otto ore sono riusciti. Si registra invece una maggiore difficoltà negli scioperi interni.



# Il piano quinquennale del 1973

Il piano quinquennale del 1973

Programma produzione

	Tipi	Gennaio 22	Febbraio 20	Marzo 21	Aprile 19	Maggio 21
Mirafiori	126 Berlina	400/500	500/600	600/700	700	700
	126 Serie Standard	—	—	—	26	26
	127 Berlina	1.070	1.070	1.070	1.070	1.070
	127 3 porte	630	630	630	630	630
	127 Serie Standard	35	35	35	35	35
	124 Berlina	178	178	253	253	253
	124 Special	170	170	170	170	170
	124 Special T	90	90	90	90	90
	124 Serie Standard	65	65	65	65	65
	124 Familiare	75	75	—	—	—
	124 Serie Standard	2	2	—	—	—
	132 Berlina	400	400	400	400	400
	132 Serie Standard	41	41	41	41	41
	Totale	3.156/3.256	3.256/3.356	3.354/3.454	3.480	3.480
Rivalta	128 2 porte	423	423	423	423	423
	128 4 porte	946	946	946	946	946
	128 Familiare	132	132	132	132	132
	128 Rally	159	159	159	159	159
	128 Serie Standard	70	70	70	70	70
	124 Coupé	145	145	145	145	145
	124 Coupé Serie Standard	21	21	21	21	21
	130 Berlina	15	15	15	15	15
	130 Coupé	7	7	7	7	7
	Totale	1.918	1.918	1.918	1.918	1.918
Lingotto	850 Spider	40	40	40	30	30
	128 Coupé	330	330	330	330	330
	X1/9	10	10	20	25	30
	124 Spider	70	70	70	70	70
	Campagnola	4	4	4	4	4
	238	111	111	111	111	111
	Totale	565	565	575	570	575
	<i>Termini Imerese</i>					
	500 Rinnovata	230	230	175	140	120
	124 Familiare	—	—	20	40	60
	124 Furgone Serie Stand.	—	—	2	2	2
	Totale	230	230	197	182	182
	<i>Cassino</i>					
	126 Berlina	50/100	100/200	200/300	300/400	400/500
	<i>Napoli</i>					
	241	36	36	36	36	36
	Totale Lingotto	881/931	931/1.031	1.008/1.108	1.088/1.188	1.193/1.293
	<i>Materiale ferroviario</i>					
	Veicolo B	—	—	—	—	—
Auto-bianchi	500 Rinnovata	165	165	165	165	165
	A 112 Berlina	480	480	480	480	480
	500 Giardinetta + Furgone	40	40	40	40	40
	Totale	685	685	685	685	685
Om Suzzara	850 Familiare	35	35	35	35	35
	850 Furgone	90	90	90	90	90
	Totale	125	125	125	125	125
	Totale generale	6.765/6.915	6.915/7.115	7.090/7.290	7.296/7.396	7.401/7.501



anno 1973

Giugno 19	Luglio 22	Agosto 8	Settembre 20	Ottobre 23	Novembre 21	Dicembre 19	Totale 235
700	700	700	700	700	700	700	154.950
30	30	30	30	30	30	30	5.000
1.070	1.070	1.070	1.070	1.070	1.070	1.070	251.450
630	630	630	630	603	630	630	148.050
35	35	35	35	35	36	36	8.265
253	253	254	254	254	254	254	56.396
170	170	170	170	170	170	170	39.950
90	90	90	90	90	90	90	21.150
65	65	64	64	64	63	63	15.144
—	—	—	—	—	—	—	3.150
—	—	—	—	—	—	—	84
400	400	400	400	400	400	400	94.000
41	41	41	41	41	41	41	9.635
3.484	3.484	3.484	3.484	3.484	3.484	3.484	807.224
423	423	423	423	423	423	423	99.405
946	946	946	946	946	946	946	222.310
132	132	132	132	132	132	132	31.020
159	159	159	159	159	159	159	37.365
70	70	70	70	70	70	70	16.450
135	120	110	100	100	100	100	29.320
21	21	21	21	22	22	22	4.998
15	15	15	15	15	15	15	3.525
7	7	7	7	7	7	7	1.645
1.908	1.893	1.883	1.873	1.874	1.874	1.874	446.038
—	—	—	—	—	—	—	3.720
330	330	330	330	330	330	330	77.550
40	60	60	70	70	70	70	10.315
70	70	70	70	70	70	70	16.450
4	4	0/4	4/8	8/12	12/16	16	1.540
111	111	111	111	111	111	111	26.085
555	575	571/575	585/589	589/593	593/597	597	135.660
100	100	100	100	100	100	100	31.715
64	64	64	64	65	65	65	10.951
2	2	2	2	2	3	3	426
166	166	166	166	167	168	168	43.092
500/600	600/700	700	700/800	800/900	900/1.000	1.000	129.850
36	36	36	36	36	36	36	8.460
1.257/1.357	1.377/1.477	1.473/1.477	1.487/1.591	1.592/1.696	1.697/1.801	1.801	317.062
—	—	—	—	0/5	5/10	10/20	478
165	165	165	165	165	165	165	38.775
480	480	480	480	480	480	480	112.800
40	40	40	40	40	40	40	9.400
685	685	685	685	685	685	685	160.975
35	35	35	35	35	35	35	8.225
90	90	90	90	90	90	90	21.150
125	125	125	125	125	125	125	29.375
7.459/7.559	7.564/7.664	7.650/7.654	7.654/7.758	7.760/7.869	7.870/7.979	7.979/7.989	1.761.152



	Tipi	Gennaio 22	Febbraio 20	Marzo 20	Aprile 20	Maggio 21
Mirafiori	126 Berlina	550	550	550	550	550
	127 Berlina	1.030	1.030	1.030	1.030	1.030
	127 3 porte	616	616	616	616	616
	127 Standard	29	29	29	29	29
	124 Berlina	192	192	192	—	—
	124 Special	318	318	318	—	—
	124 Special T	90	90	90	—	—
	124 Familiare	50	50	50	—	—
	124 Standard	125	126	126	—	—
	X 1/24 4 porte (131)	—	—	—	0/60	60/170
	X 1/24 2 porte	—	—	—	0/40	40/80
	X 1/24 Standard	—	—	—	—	—
	132 Berlina	400	400	400	400	400
	132 Standard	52	52	52	52	52
	Totale	3.452	3.453	3.453	2.677/2.777	2.777/2.927
Rivalta	128 2 porte	421	421	421	421	421
	128 4 porte	939	939	939	939	939
	128 Familiare	126	126	126	126	126
	128 Rally	164	164	164	164	164
	128 Standard	64	64	64	64	64
	124 Coupé	175	175	175	175	175
	124 Standard	21	21	21	21	21
	X 1/25	—	—	—	—	—
	130 Berlina	14	14	14	14	14
	130 Coupé	3	8	8	7	7
	Totale	1.932	1.932	1.932	1.931	1.931
Lingotto	128 Coupé	340	350	350	350	350
	X 1/9	60	60	55	55	55
	124 Spider	70	70	69	50	50
	X 1/20	—	—	—	0/10	10/20
	Campagnola	15	15	15	15	15
	238	105	100	100	100	100
	Totale	590	595	589	570/580	580/590
	<i>Termini Imerese</i>					
	500 Rinnovata	230	230	230	230	230
	126 Berlina	—	—	—	—	—
	Totale	230	230	230	230	230
	<i>Cassino</i>					
	126 Berlina	960	960	960	960	960
	126 Standard	40	40	40	40	40
	X 1/24 4 porte (131)	—	—	—	—	—
	X 1/24 Familiare	—	—	—	—	—
	Totale	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
	<i>Napoli</i>					
	241	36	36	36	36	—
	Totale Lingotto	1.856	1.861	1.855	1.836/1.846	1.810/1.820
	<i>Materiale ferroviario</i>					
	Veicolo B	20/40	40/60	60/80	80	80
Auto- bianchi	126 Berlina	247	247	247	247	247
	A 112	480	480	480	480	480
	500 Giardinetta + Furgone	40	40	40	40	40
	Totale	767	767	767	767	767
Om Suzzara	850 Familiare	35	35	35	35	35
	850 Furgone	90	90	88	88	88
	Totale	125	125	123	123	123
	Totale Generale	8.152/8.172	8.176/8.198	8.190/8.210	7.414/7.524	7.488/7.648



Giugno 18	Luglio 23	Agosto 7	Settembre 21	Ottobre 23	Novembre 19	Dicembre 20	Totale 234
550 1.030 616 29 — — — — 170/250 80/120 400 52	— 1.030 616 30 — — — — 280/390 120/160 400 52	— 1.030 616 30 — — — — 390 160 400 52	— 1.030 616 30 — — — — 390/400 160/200 400 52	— 1.030 616 30 — — — — 490 210 56 400 52	— 1.030 616 30 — — — — 490 210 61 400 52	— 1.030 616 30 — — — — 490 210 61 400 52	66.550 241.020 144.144 6.899 11.904 19.716 5.580 3.100 7.790 56.175 24.600 3.667 93.600 12.168
2.927/3.077	2.528/2.678	2.678	2.678/2.728	2.884	2.889	2.889	696.913
421 939 126 164 64 175 21 — 14 7	421 939 126 164 64 175 21 — 14 7	421 939 126 164 64 175/50 21 — 14 7	421 939 126 164 64 50 22 — 13 7	421 939 126 164 64 30 22 0/50 13 7	421 939 126 164 64 30 22 50/100 13 7	421 939 126 164 65 30 22 100/150 13 7	98.514 219.726 29.484 38.376 14.996 28.898 4.997 4.500 3.193 1.700
1.931	1.931	1.931/1.806	1.806	1.786/1.836	1.836/1.886	1.887/1.937	444.384
350 55 50 20/30 15 100	350 55 50 30/40 15 100	350 55 50 40 15 100	350 55 50 40/60 15 100	350 55 — 60/80 15 100	350 55 — 80 15 100	350 55 — 80 15 100	81.680 13.080 9.820 7.730 3.510 23.510
590/600	600/610	610	610/630	580/600	600	600	139.330
230 —	230 —	230 —	230/260 0/25	260/300 25/50	300 50/75	300 75/100	58.015 4.062
230	230	230	230/285	285/350	350/375	375/400	62.077
960 40 — —	960 40 — —	960 40 — —	953 47 — 0/15	952 48 — 15/50	952 48 0/20 50/80	952 48 20/40 80/160	223.997 10.003 790 4.540
1.000	1.000	1.000	1.000/1.015	1.015/1.050	1.050/1.100	1.100/1.200	239.330
—	—	—	—	—	—	—	2.952
1.820/1.830	1.830/1.840	1.840	1.840/1.930	1.880/2.000	2.000/2.075	2.075/2.200	443.689
80	80	80	80	80	80	80	16.820
247 480 40	247 480 40	247 480 40	247 480 40	247 480 40	247 480 40	245 480 30	57.758 112.320 9.160
767	767	767	767	767	767	755	179.238
35 88	35 88	35 88	35 88	35 88	35 88	30 88	8.090 20.676
123	123	123	123	123	123	118	28.766
7.648/7.809	7.259/7.419	7.419/7.294	7.294/7.434	7.520/7.690	7.695/7.820	7.804/7.979	1.805.810



	Tipi	Gennaio 21	Febbraio 20	Marzo 19	Aprile 21	Maggio 19
Mirafiori	127 Berlina	1.007	1.007	1.007	1.007	1.007
	127 3 porte	593	593	593	593	593
	127 Standard	22	22	22	22	22
	X 1/24 4 porte	309	309	309	309	309
	X 1/24 2 porte	291	291	291	291	291
	X 1/24 Standard	56	56	56	56	56
	132 Berlina	400	400	400	400	400
	132 Standard	56	56	56	56	56
	Totale	2.734	2.734	2.734	2.734	2.734
Rivalta	128 2 porte	448	448	448	448	448
	128 4 porte	1.024	1.024	1.024	1.024	1.024
	128 Familiare	128	128	128	128	128
	128 Standard	61	61	61	61	61
	128 2 porte Rinnovata	—	—	—	—	—
	128 4 porte Rinnovata	—	—	—	—	—
	128 Familiare Rinnovata	—	—	—	—	—
	124 Coupé	30	30	30	—	—
	X 1/25	180	180	180	210	210
	X 1/25 Standard	21	21	21	21	21
	Totale	1.892	1.892	1.892	1.892	1.892
Lingotto	128 Coupé	360	360	360	360	370
	X 1/9	50	50	50	50	50
	X 1/20	80	80	80	80	90
	Campagnola	15	15	15	15	15
	238	99	99	99	99	99
	Totale	604	604	604	604	624
	<i>Termini Imerese</i>					
	500 Rinnovata	300	300	300	300	300
	126 Berlina	100/150	150/200	200	200	200
	Totale	400/450	450/500	500	500	500
	<i>Cassino</i>					
	126 Berlina	990	990	990	990	990
	126 Standard	200	200	200	200	200
	X 1/24 4 porte	83/183	173/283	283/383	383/533	533
	X 1/24 Familiare	117	117	117	117	117
	Totale	1.390/1.490	1.490/1.590	1.590/1.690	1.690/1.840	1.840
	Totale Lingotto	2.394/2.544	2.544/2.694	2.694/2.794	2.794/2.944	2.964
	<i>Stabilimento X</i>					
	128 2 porte	—	—	—	—	—
	128 4 porte	—	—	—	—	—
	128 Familiare	—	—	—	—	—
	Totale	—	—	—	—	—
Auto-bianchi	<i>Materferro</i>					
	Veicolo B	80	80	80	80	80
	126 Berlina	250	250	250	250	250
	A 112	430	430	430	430	430
	500 Giardinetta + Furgone	26	26	26	26	26
	A 111 Rest.	—	—	0/50	50/100	100/150
	Totale	706	706	706/756	756/806	806/856
Om Suzzara	850 Familiare	30	30	30	30	30
	850 Furgone	86	86	86	86	86
	Totale	116	116	116	116	116
	Totale Generale	7.902/8.072	5.072/8.222	8.222/8.372	8.372/8.572	8.592/8.642



Giugno 19	Luglio 23	Agosto 6	Settembre 22	Ottobre 23	Novembre 19	Dicembre 20	Totale 212
1.007 593 22 309 291 56 400 88	1.007 593 22 309 291 56 400 88	1.007 593 22 309 291 55 400 88	1.007 593 22 309 291 55 400 88	1.007 593 22 309 291 55 400 88	1.007 593 22 309 291 55 400 88	1.007 593 22 309 291 56 400 88	233.624 137.576 5.104 71.688 67.512 12.922 92.800 17.216
2.766	2.766	2.765	2.765	2.765	2.765	2.766	638.442
448 1.024 128 61 — — — 210 22	448 1.024 128 61 — — — 210 22	448 1.024 128 61 — — — 210 22	420 960 120 61 — 0/100 — 210 22	280 640 80 61 — 100/220 — 210 22	280 640 80 60 62/100 158/260 — 210 22	224 512 64 60 100/140 260/360 — 210 22	91.784 209.792 26.224 14.113 3.939 14.951 — 46.920 5.004
1.893	1.893	1.893	1.793/1.893	1.393/1.513	1.512/1.652	1.452/1.592	414.527
370 50 90 15 99	370 50 90 15 99	370 50 90 15 99	370 50 90 15 99	370 50 90 15 99	370 50 90 15 99	370 50 90 15 99	85.030 11.600 20.070 3.480 22.968
624	624	624	624	624	624	624	143.148
300 200	300 200	300 200	300 200	300 200	300 200	300 200	69.600 44.325
500	500	500	500	500	500	500	113.925
990 200 533 117	990 200 533 117	990 200 533 117	990 200 533 117	990 200 533 117	990 200 533 117	990 200 533 117	229.680 46.400 103.881 27.144
1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	1.840	407.105
2.964	2.964	2.964	2.964	2.964	2.964	2.964	664.178
— — —	— — —	— — —	0/4 0/10 0/1	4/14 10/32 1/4	14/28 32/64 4/8	28/42 64/96 8/12	1.350 3.105 382
—	—	—	0/15	15/50	50/100	100/150	4.837
80	80	80	80	80	80	80	18.560
250 430 26 150	250 430 26 150	250 430 26 150	250 430 26 150	250 430 26 150	250 430 26 150	250 430 26 150	58.000 99.760 6.032 24.225
856	856	856	856	856	856	856	188.017
30 87	30 87	30 87	30 87	30 87	30 87	30 87	6.960 20.084
117	117	117	117	117	117	117	27.044
8.676	8.676	8.675	8.575/8.690	8.190/8.345	8.344/8.534	8.335/8.525	1.955.605



	Tipi	Gennaio 20	Febbraio 20	Marzo 22	Aprile 21	Maggio 20
Mirafiori	127 Berlina	987	987	987	987	987
	127 3 porte	583   1.570	583   1.570	583   1.570	583   1.570	583   1.570
	127 Standard	22	22	22	22	22
	X 1/24 4 porte	287	287	287	287	287
	X 1/24 2 porte	313   600	313   600	313   600	313   600	313   600
	X 1/24 Standard	61	60	60	60	60
	Totale	2.253	2.252	2.252	2.252	2.252
Lingotto	128 2 porte	140	140	84	—	—
	128 Familiare	40   500	320   500	192   300	—	—
	128 4 porte	320	40	24	—	—
	128 2 porte Rinnovata	140/182	182/224	224/280	280	280
	128 4 porte Rinnovata	360/468	416/512	512/640	640   1.000	640   1.000
	128 Familiare Rinnovata	—	52/64	64/80	80	80
	128 Standard Rinnovata	66	66	66	66	66
	X 1/25	200	200	200	200	200
	X 1/25 Standard	21	21	21	21	21
	X 1/6	0/30	30/50	50/80	80/130	130/200
	X 1/6 Standard	—	—	—	—	—
	Totale	1.287/1.467	1.467/1.637	1.437/1.667	1.367/1.417	1.417/1.487
Rivalta	128 Coupé	360	360	360	360	360
	X 1/9	44	44	44	44	45
	X 1/20	100	100	100	100	100
	Campagnola	15	15	15	15	15
	238	0/50	50/100	100/150	150/200	200/240
	Totale	519/569	569/619	619/669	669/719	720/790
	<i>Termini Imerese</i>					
	500 Rinnovata	277	277	277	277	277
	126 Berlina	223	223	223	223	223
	Totale	500	500	500	500	500
	<i>Cassino</i>					
	126 Berlina	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
	126 Standard	—	—	—	—	—
	X 1/24 4 porte	525   650	525   650	525   650	525   650	525   650
	X 1/24 Familiare	125	125	125	125	125
	Totale	1.650	1.650	1.650	1.650	1.650
	Totale Lingotto	2.669/2.719	2.719/2.769	2.769/2.819	2.819/2.869	2.870/2.910
	<i>Stabilimento X</i>					
	128 2 porte	42/70	70/112	112/168	168/224	224/280
	128 4 porte	96/160	160/256	256/384	384/512	512/640
	128 Familiare	12/20	20/32	32/48	48/64	64/80
	Totale	150/250	250/400	400/600	600/800	800/1.000
	<i>Materiale ferroviario</i>					
	Veicolo B	80	80	80	80	80
Auto- bianchi	126 Berlina	212	212	212	212	212
	A 111 Restyling	150	150	150	150	150
	A 112	385	385	385	385	385
	Totale	747	747	747	747	747
Om Suzzara	850 Familiare	30	30	30	30	30
	850 Furgone	83	83	83	83	83
	Totale	113	113	113	113	113
Totale generale		7.299/7.629	7.628/7.998	7.792/8.278	7.978/8.278	8.279/8.589



Giugno 18	Luglio 22	Agosto 7	Settembre 22	Ottobre 21	Novembre 20	Dicembre 22	Totale 235
987 583 22 287 313 60	1.570 987 583 22 287 313 61	1.570 987 583 22 287 313 61	1.570 987 583 22 287 313 61	1.570 987 583 22 287 313 61	1.570 987 583 22 287 313 61	1.570 987 583 23 287 313 61	231.945 137.005 5.192 67.445 73.555 14.234
2.252	2.253	2.253	2.253	2.253	2.253	2.254	529.376
—	—	—	—	—	—	—	7.448
—	—	—	—	—	—	—	17.024
—	—	—	—	—	—	—	2.128
280 640 80 66 200 21 200/300 70	1.000 280 640 80 66 200 21 300/400 70	1.000 280 640 80 66 200 21 400/500 70	1.000 280 640 80 66 200 21 500/600 70	1.000 280 640 80 65 200 22 600 70	1.000 280 640 80 65 200 22 600 70	1.000 280 640 80 65 200 22 600 70	61.264 140.952 16.584 15.447 47.000 4.998 73.285 9.240
1.557/1.657	1.657/1.757	1.757/1.857	1.857/1.957	1.957	1.957	1.957	395.370
360 45 100 15 240	360 45 100 15 240	360 45 99 15 240	365 45 99 15 240	365 45 99 15 240	365 45 99 15 240	365 45 99 15 240	85.025 10.492 23.408 3.525 44.505
760	760	759	764	764	764	764	166.955
277 223	277 223	277 223	277 223	277 223	277 223	277 223	65.095 52.405
500	500	500	500	500	500	500	117.500
1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	235.000 123.375 29.375
1.650	1.650	1.650	1.650	1.650	1.650	1.650	387.750
2.910	2.910	2.909	2.914	2.914	2.914	2.914	672.205
280 640 80	280 640 80	280 640 80	280 64 80	280 640 80	280 640 80	280 640 80	52.136 119.168 14.896
1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	186.200
80	80	80	80	80	80	80	18.800
212 150 385	212 150 385	212 150 385	212 150 385	212 150 385	212 150 385	212 150 385	49.820 35.250 90.475
747	747	747	747	747	747	747	175.545
30 84	30 8	30 84	30 84	30 84	30 84	30 84	7.050 19.637
114	114	114	114	114	114	114	26.687
8.660/8.70	8.761/8.861	8.860/8.960	8.965/9.065	9.065	9.065	9.066	2.004.183



	Tipi	Gennaio 20	Febbraio 20	Marzo 23	Aprile 19	Maggio 21
Mirafiori	127 Berlina	987	987	987	987	987
	127 3 porte	583	583	583	583	583
	127 Standard	23	23	23	23	23
	X 1/24 4 porte	287	287	287	287	287
	X 1/24 2 porte	313	313	313	313	313
	X 1/24 Serie Standard	64	64	64	64	64
	Totale	2.257	2.257	2.257	2.257	2.257
Rivalta	128 2 porte	277	277	277	277	277
	128 4 porte	641	641	641	641	641
	128 Familiare	82	82	82	82	82
	128 Standard	67	67	67	67	67
	X 1/25	200	200	200	200	200
	X 1/25 Standard	21	21	21	21	21
	X 1/6	600	600	600	600	600
Lingotto	X 1/6 Standard	58	58	58	58	58
	Totale	1.946	1.946	1.946	1.946	1.946
	128 Coupé	342	342	342	342	342
	X 1/9	43	43	43	43	43
	X 1/20	99	99	99	98	98
	Campagnola	15	15	15	15	15
	238	235	235	235	235	235
Lingotto	Totale	734	734	734	733	733
	Termini Imerese					
	500 Rinnovata	256	256	256	256	256
	126 Berlina	244	244	244	244	244
	Totale	500	500	500	500	500
	Cassino					
	126 Berlina	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Lingotto	126 Standard	—	—	—	—	—
	X 1/24 4 porte	525	525	525	525	525
	X 1/24 Familiare	125	125	125	125	125
	Totale	1.650	1.650	1.650	1.650	1.650
	Totale Lingotto	2.884	2.884	2.884	2.883	2.883
Lingotto	Stabilimento X					
	128 2 porte	278	278	278	278	278
	128 4 porte	641	641	641	641	641
	128 Familiare	81	81	81	81	81
Lingotto	Totale	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Lingotto	Materiale ferroviario					
	Veicolo B	80	80	80	80	80
	Totale	80	80	80	80	80
Auto-bianchi	126 Berlina	176	176	176	176	176
	A 111 Rostyling	150	150	150	150	150
	A 112	385	385	385	385	385
	Totale	711	711	711	711	711
Om Suzzara	850 Familiare	30	25	25	25	25
	850 Furgone	83	83	83	83	83
	Totale	113	108	108	108	108
	Totale generale	8.991	8.986	8.986	8.985	8.985

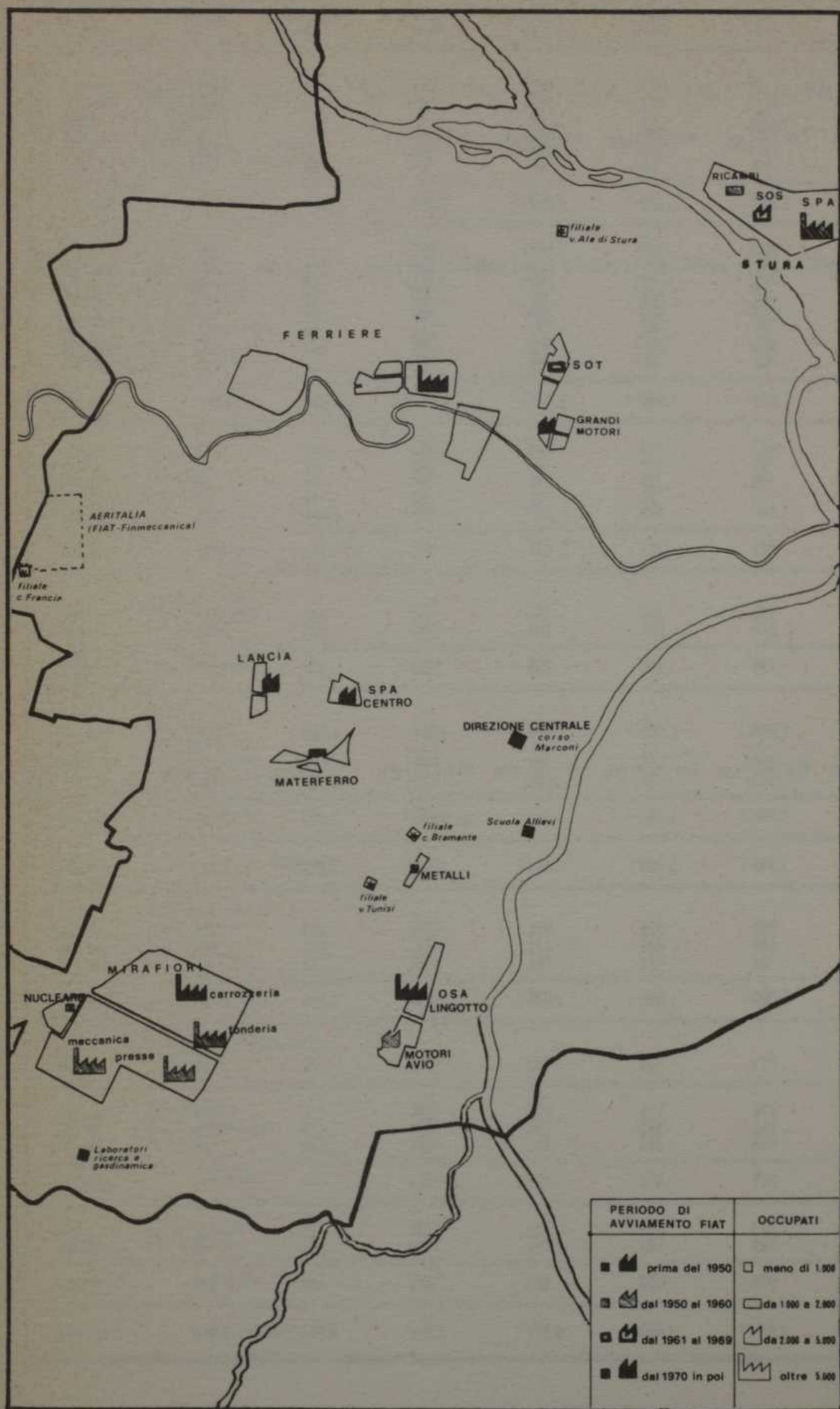


anno 1977

Giugno 19	Luglio 21	Agosto 8	Settembre 22	Ottobre 21	Novembre 20	Dicembre 20	Totale 234
987 583 23 287 313 64	987 583 23 287 313 64	987 583 23 287 313 64	987 583 23 287 313 64	987 583 23 287 313 64	987 583 23 287 313 64	987 583 23 287 313 64	230.958 136.422 5.382 67.158 73.242 14.976
2.257	2.257	2.257	2.257	2.257	2.257	2.257	528.138
277 641 82 67 200 21 600 58	277 641 82 67 200 21 600 58	277 641 82 67 200 21 600 58	277 641 82 67 200 22 600 58	277 641 82 67 200 22 600 58	277 641 82 67 200 22 600 58	277 641 82 67 200 22 600 58	64.818 149.994 19.188 15.678 46.800 4.997 140.400 13.572
1.946	1.946	1.946	1.947	1.947	1.947	1.947	455.447
342 43 98 15 235	342 43 98 15 235	342 43 98 15 235	342 43 98 15 235	342 42 98 15 235	342 42 98 15 235	342 42 98 15 235	80.028 10.001 22.995 3.510 54.990
733	733	733	733	732	732	732	171.524
256 244	256 244	256 244	256 244	256 244	256 244	256 244	59.904 57.096
500	500	500	500	500	500	500	117.000
1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	1.000 525 125	234.000 152.100 29.250
1.650	1.650	1.650	1.650	1.650	1.650	1.650	386.100
2.883	2.883	2.883	2.883	2.882	2.882	2.882	674.624
278 641 81	278 641 81	278 641 81	278 641 81	278 641 81	278 641 81	278 641 81	65.052 149.994 18.954
1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	234.000
80	82	82	82	82	82	82	18.944
176 150 385	176 150 385	176 150 385	176 150 385	176 150 385	176 150 385	176 150 385	41.184 35.100 90.090
711	711	711	711	711	711	711	166.374
25 83	25 83	25 83	25 82	25 82	25 82	25 82	5.950 19.339
108	108	108	107	107	107	107	25.289
8.985	8.987	8.987	8.987	8.986	8.986	8.986	2.102.816

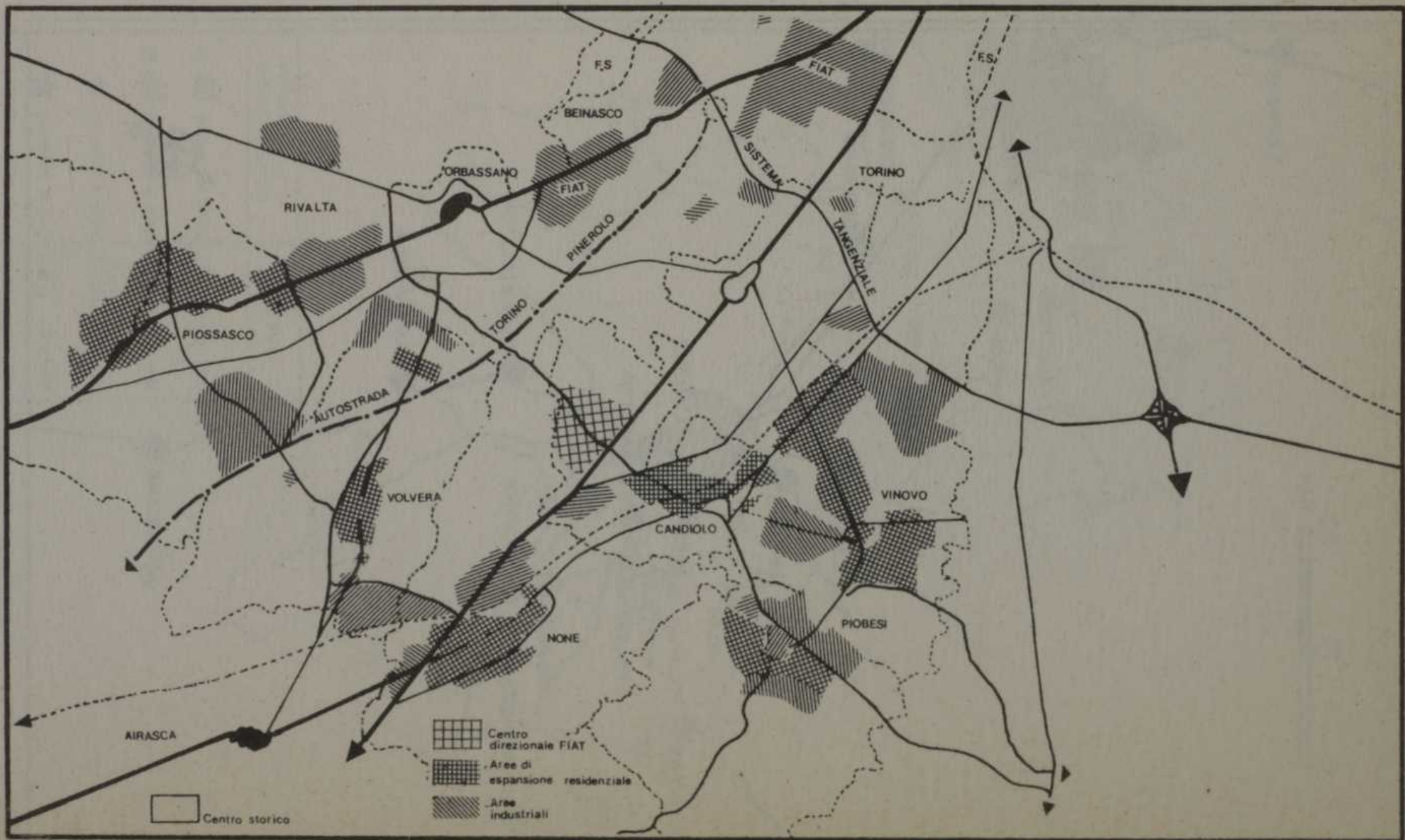


# LA FIAT A TORINO



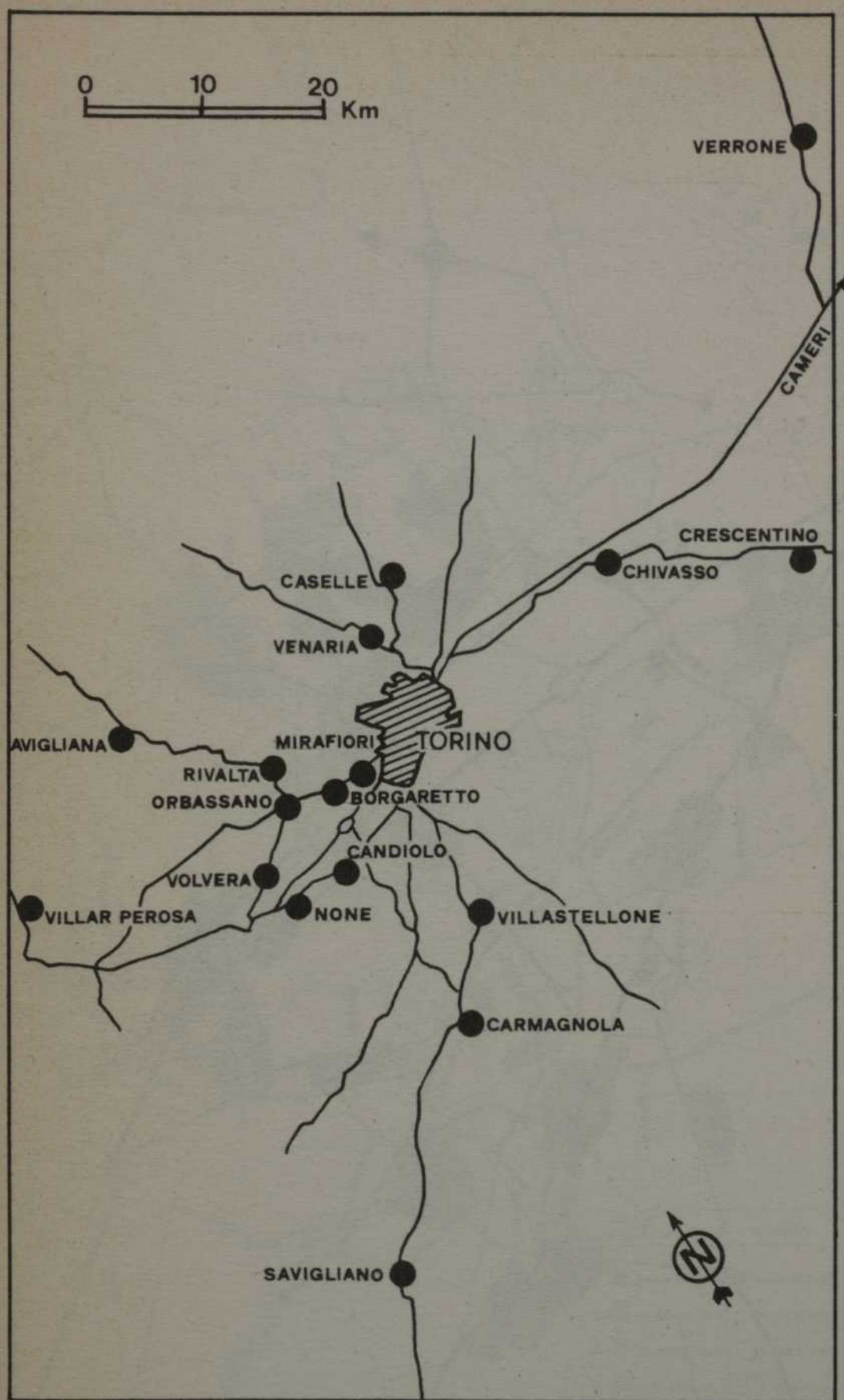


# LA FIAT A TORINO E PROVINCIA



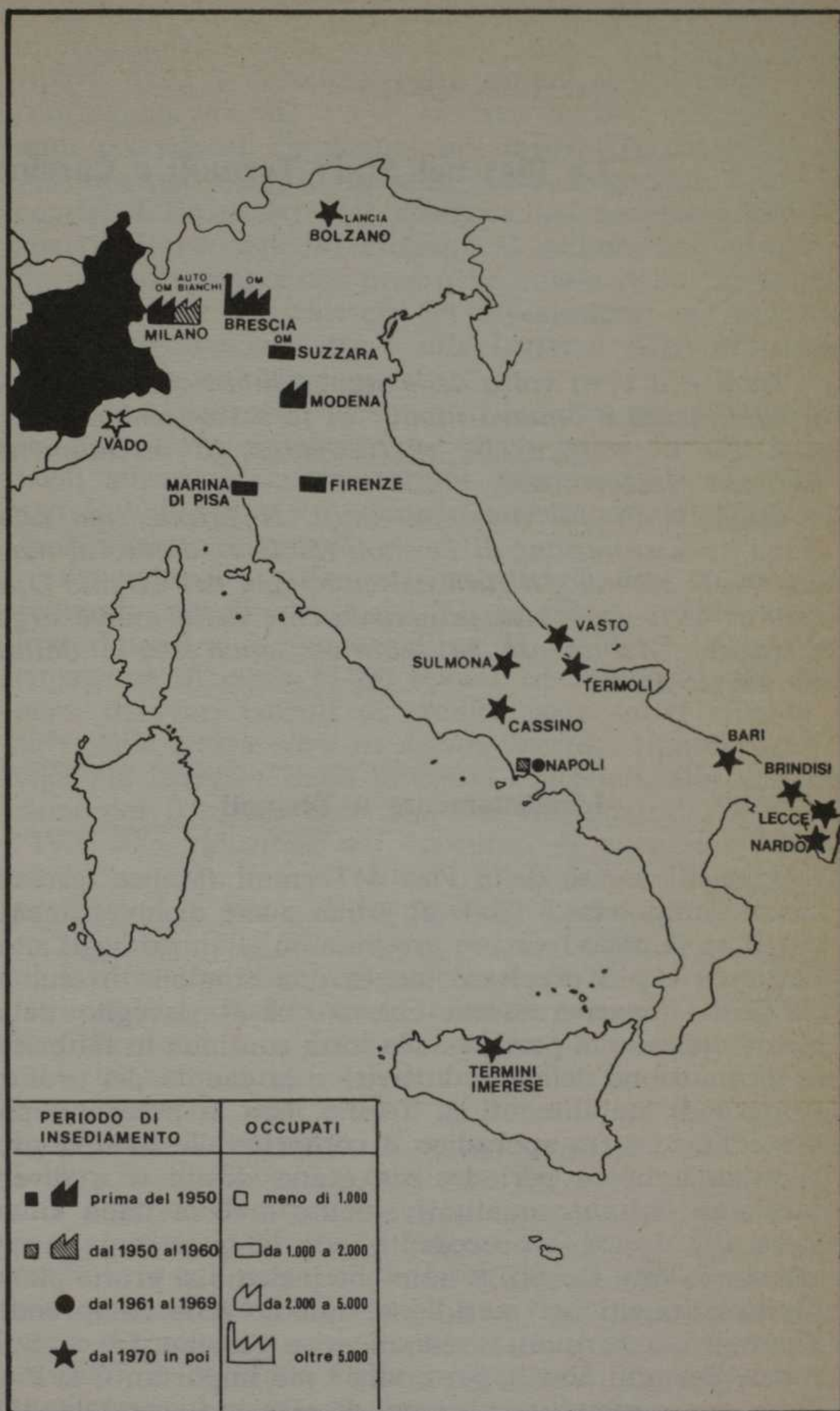


## LA FIAT IN PIEMONTE





# LA FIAT IN ITALIA





## CAPITOLO QUARTO

### La Fiat nel Sud: Termoli e Cassino

*Qual è il vero volto delle nuove fabbriche Fiat dove si sperimenta il "nuovo modo" di fare l'automobile?*

*Come nascono e che effetti hanno gli insediamenti Fiat nel Mezzogiorno?*

*Riportiamo qui due contributi. Il primo, una relazione nella situazione di Termoli (Molise), datato al maggio '74. Il secondo, a cura dei compagni del Circolo Operaio di Cassino, tratta principalmente della nuova organizzazione del lavoro in fabbrica; anch'esso è datato al maggio 1974.*

#### L'insediamento a Termoli

L'insediamento della Fiat a Termoli (Molise, provincia di Campobasso) risale al primo piano di investimenti che il monopolio torinese programmò all'inizio degli anni Settanta, e più precisamente in una stagione in cui ai dirigenti appariva ormai chiaro che il risveglio della classe operaia, la pratica della lotta continua in fabbrica, la diminuzione della produttività e la caduta dei profitti nei grandi stabilimenti di Torino, non si potevano più considerare fatto sporadico o comprimibile in una prospettiva a breve periodo, ma erano destinati a diventare una *costante* qualitativamente diversa dalla situazione del decennio precedente, con la quale era impossibile non fare i conti. È noto che insieme al primo piano di investimenti nel meridione italiano (che comprendevano oltre a Termoli, insediamenti a Cassino, Lecce, Sulmona, Termini, Vasto, per citare i più importanti) la Fiat stava approntando un piano di risposta generale alle



lotte operaie di Mirafiori e di Rivalta; un piano che si basava sulla espansione multinazionale della produzione e dei mercati, sulla integrazione, a livello nazionale ed internazionale, della produzione stessa per metterla al riparo dalla accresciuta vulnerabilità delle grandi concentrazioni operaie e che trovava ancora, rispetto agli anni precedenti, condizioni più favorevoli da parte del governo per quanto riguarda tutta la gamma degli incentivi. L'Illustrato Fiat spiegava nel novembre del '73 che "il ritardo agli investimenti al Sud era fino ad allora dovuto alla mancanza pressoché totale delle infrastrutture necessarie a ricevere gli investimenti nel meridione... e all'inadeguatezza e alla lentezza degli interventi della Cassa del Mezzogiorno..."

Oltre ai maggiori incentivi, il governo nel '69 approvò la legge della fiscalizzazione degli oneri sociali, e più tardi ancora la contrattazione programmata attribuirà agli Enti Pubblici il carico delle spese per le infrastrutture primarie e sociali.

Fruendo di tutti questi incentivi la Fiat riuscì, presentando, nel dicembre del '72, un piano complessivo di investimenti al Mezzogiorno per 231 miliardi e per un'occupazione di circa 17.000 operai ed impiegati, ad ottenere, dai vari istituti di credito governativi *almeno il 60% della stessa cifra in denaro liquido*, riuniti sotto le voci più diverse: dagli incentivi materiali, alla detassazione per il primo decennio, alla riduzione del 50% dell'IVA, alla riduzione sul consumo di energia elettrica, al carico assunto dal Ministero del Lavoro per i corsi professionali. Per quanto riguarda Termoli l'investimento previsto era di 33 miliardi per un totale di 4.000 posti di lavoro. *Un investimento per addetto di circa 8 milioni di lire*, drasticamente inferiore a quei 30 milioni di lire che sono considerati la media di investimento per addetto nell'industria automobilistica. Come era possibile diminuire così i costi di investimento? In primo luogo con il trasporto di *macchinario già usato* dalle fabbriche di Torino a quella di Termoli, e quindi con una drastica diminuzione delle spese di formazione del capitale fisso; *in secondo luogo nella prospettiva di non adempiere agli impegni di assunzione di 4.000 dipendenti, ma sapendo già in partenza che l'occupazione sarebbe stata di molto minore*. Se a questo si aggiunge che un cavallo di battaglia della propaganda Fiat era già a quei tempi il costo che essa si assumeva per il miglio-



ramento e "l'umanizzazione" del lavoro in fabbrica, si vede come i calcoli di Agnelli, accettati senza discussione da tutti, fossero in realtà fasulli anche alla prima occhiata. Per gli investimenti al Sud, la Fiat fruisce dunque *in anticipo* di una larga fetta di incentivi materiali (cioè di denaro liquido), e nello stesso tempo fornisce dati sull'occupazione destinati a rimanere solo sulla carta. Nel caso dell'insediamento di Termoli questo è provato dalla storia di questi due anni. Nel primo piano di investimenti al Sud, la sede Fiat di Termoli viene programmata per la costruzione *dei motori propulsori della "126" e della "500"* (in piccola parte) destinati all'alimentazione dello stabilimento di *Cassino* (montaggio finale della "126"), di *Termini Imerese* (montaggio finale delle "500") e dell'*Autobianchi* (idem). Lo stabilimento di Termoli deve quindi sostenere la produzione di motori in pratica per tutta Cassino, dove in tendenza dovrà essere trasferita tutta la produzione finale della "126."

Questo per l'Italia. Ma lo stabilimento di Termoli dovrebbe in teoria fornire anche motori già montati, o motori semilavorati per lo stabilimento della Polonia, che sfornerà alla fine del '74 1.000 "126" al giorno. Come si vede, *nei progetti, Termoli diventa il cuore delle lavorazioni meccaniche per tutta la produzione internazionale della "126"*; l'integrazione della produzione sarebbe garantita dai trasporti su strada attraverso "containers," e attraverso ferrovia.

*La scelta del luogo.* — Nella zona di Termoli nel basso Molise la Fiat pensa di aver trovato le condizioni favorevoli per un investimento "remunerativo." Oltre agli incentivi cui abbiamo già accennato, Agnelli si aspetta dalla provincia di Campobasso la più assoluta quiete sociale. Ed in effetti nulla sta ad indicare nella zona la possibilità di un rapido sviluppo della lotta operaia. La regione è tradizionalmente democristiana (maggioranza assoluta, 52% alle ultime elezioni politiche) non conosce realtà importanti di fabbrica, non conosce presenza sindacale rilevante. Per quanto riguarda poi la categoria dei metalmeccanici, lo zero è assoluto. Non esistono fabbriche metalmeccaniche nella zona, non esiste la Flm. Queste motivazioni politiche riescono persino a superare i dati che la stessa Fiat ha commissionato ai suoi uffici studi, secondo i quali nelle prime vicinanze di Termoli



non ci sarebbe la possibilità di reclutare nemmeno la metà della manodopera richiesta. Persino la natura del terreno non si prestava favorevolmente alla costruzione dello stabilimento, tanto è vero che necessita di molti lavori di consolidamento. Ma indubbiamente favorevole era l'esistenza della autostrada che passa a meno di 300 metri dalla fabbrica e che unisce senza interruzioni, da una parte Torino e dall'altra Cassino. Non è neppure presa in considerazione la possibilità dello sviluppo dell'industria indotta, cosa che era d'altronde evidente dato il tipo di lavorazione intermedia all'interno di un ciclo di produzione già collaudato. La fabbrica di Termoli era destinata già in partenza a rimanere isolata.

*Le assunzioni.* — Nella difficoltà di trovare manodopera interessata in Termoli stessa o nelle immediate vicinanze, la Fiat è ricorsa alle assunzioni nei paesi in un raggio di circa 70 km. In genere luoghi dove la crisi dell'agricoltura non permette più possibilità di sopravvivenza e dove il mercato locale di sussistenza è entrato in grave crisi con la penetrazione dei grandi monopoli della distribuzione. Paesi, inoltre, dove la disoccupazione dei giovani che hanno terminato la scuola è altissima.

In generale una regione, il Molise, che ha sempre fornito da cent'anni a questa parte il più alto numero percentuale di emigrati. Un primo fatto balza dunque subito agli occhi. *La città di Termoli non viene, se non minimamente, investita dalla trasformazione in economia industriale* e resta piuttosto con la sua configurazione già sedimentata di città sede di uffici, di enti, di medio commercio e di speculazione turistica (la zona è in estate molto richiesta data la vicinanza al Gargano). *La nuova classe operaia della Fiat viene invece da tutti i paesi circostanti e la sua presenza si dissolve, alla fine dei turni, nel giro di pochi minuti sui pullman che salgono i paesi.*

Secondo i compagni locali *tutte le assunzioni, senza eccezione, sono passate attraverso il vaglio della DC e del PSDI*, i due partiti che nella zona vantano le maggiori clientele. In particolar modo attraverso gli uffici del senatore La Penna, fanfaniano e per la zona di Ururi, attraverso l'apparato del sindaco tanassiano Palmiotti. (Ururi è il paese che ha dato i natali al ministro Tanassi, e vanta già una piazza intitolata al padre.) I mec-



canismi di ricatto per le assunzioni sono stati particolarmente severi. Ricatti sui contadini, rifiuto assoluto di tutti i compagni, richieste di denaro e di favori. La maggior parte degli assunti è stata reclutata attraverso *i corsi di avviamento professionale dell'Inapli* un ente del Ministero del lavoro. Retribuiti con 600 lire al giorno (!) sono durati diversi mesi e si sono tenuti a Sessano (per gli operatori) a Campobasso e a Termoli. La CGIL che si proponeva di cogestirli e di introdursi nel meccanismo delle scelte per le assunzioni è stata emarginata ed ha dimostrato in questo caso di essere disposta ad un ruolo subalterno rispetto al ben più grande potere della DC nella zona. In pratica i corsi non sono serviti ad altro che a saggiare le resistenze e la docilità degli aspiranti operai. Nulla evidentemente la preparazione professionale, i giovani (e meno giovani) che vi hanno partecipato per 600 lire al giorno hanno dovuto fare ogni giorno decine di chilometri di viaggio, abbandonare le loro attività nei campi o in piccole botteghe, si sono insomma "compromessi" con la Fiat in modo tale che non era più possibile ritornare sulla propria scelta. Su questi partecipanti in primo luogo si è esercitata la forza di ricatto della DC. Alla fine dei corsi diverse centinaia di questi nuovi operai sono stati mandati alla Fiat Mirafiori nella fase calda del contratto del '73 in funzione di "potenziali crumiri" e dopo il contratto sono tornati nel Molise. Ma di come questa operazione sia risultata per la Fiat un pessimo investimento, parleremo più a lungo in seguito.

Le osservazioni comuni sugli investimenti nelle "aree depresse" riguardo ai danni che essi provocano nel tessuto sociale preesistente, sono a Termoli puntualmente confermate. Sia le clientele democristiane, che i corsi di apprendimento professionale sono stati gli strumenti per creare in loco una massa di nuovi operai, ormai costretti a lavorare per la Fiat e ad accettare le sue condizioni, pena la possibilità di non essere neppure più in grado di riprendere la propria attività precedente. Anche se non è possibile avere dati statistici, dai racconti sia degli assunti, sia dei compagni, nei paesi questa realtà è apparsa chiara e quantitativamente importante; come pure balza agli occhi il disegno di non turbare l'ordinamento delle classi sociali nella città di Termoli.

*Anche qui dunque, non tanto e non solo la cattedrale nel deserto ma la cattedrale che crea il deserto.*



*Le abitazioni.* — Uno dei problemi piú grossi al momento, e anche un esempio caratterizzante dell'unione tra profitto e rendita nei nuovi insediamenti industriali, è rappresentato dalle abitazioni. Il problema della casa per gli operai della nuova fabbrica era stato inteso subito dalla Fiat come punitivo nei confronti degli operai del luogo e come grossa fonte di speculazione. Appena insediata la Fiat nella zona si è assistito subito alla *lievitazione dei prezzi delle abitazioni in affitto*, fino a raggiungere cifre iperboliche (60-70.000 lire per due, tre stanze), accompagnata dallo strozzinaggio piú evidente da parte dei padroni e dei commercianti che nella zona vivono sfruttando il turismo: questi arrivano al punto da affittare case agli operai della Fiat con contratto a termine (all'inizio di giugno), quando queste dovranno essere liberate per i turisti. Per il resto, nella zona ha fatto la sua apparizione la Sai (società Ifi-Fiat) con la costruzione di un complesso di palazzine nel centro della città, destinate in maggior parte agli operai e ai capi provenienti da Torino. Anche qui i fitti sono molto alti, e le costruzioni sono ferme al livello minimo consentito per l'abitazione, mancanti cioè di tutte le finiture e dei lavori finali. Per gli operai che avevano ricevuto come grazioso regalo dalla Fiat la possibilità di trasferirsi al Sud, la soluzione è stata quella delle *baracche*: un complesso quasi in riva del mare, recintato, gelido di inverno e bollente d'estate, battuto dal vento, in cui si paga 25.000 lire al mese per una stanza di tre metri per uno e mezzo. L'operazione è stata condotta dalla Isir (capitale Fiat) ricalcando gli stessi progetti che erano stati preventivati all'epoca dell'insediamento di Rivalta (e che erano falliti per la mobilitazione nella zona). Il comando dei "villaggi" è stato dato ad un tale padre Piras, un gesuita che non nasconde simpatie di destra e che dirige il complesso con regole e divieti da caserma. L'alto prezzo degli affitti ha vietato quindi a molti operai una sistemazione piú vicina al posto di lavoro e li costringe ai viaggi in pullman verso i paesi, tutti sfruttati da linee private, alcune provenienti da Torino (come la Sati) e che arrivano a fare pagare fino alle 400-500 lire al giorno per il trasporto.

*"Progetti Fiat" per il Molise.* — Nell'insediamento a Termoli profitto e rendita per la Fiat non sono stati certo separati. L'azione della Fiat è andata nel senso



diametralmente opposto a quello delle contribuzioni industriali, così come richiesto dai sindacati nell'ultimo contratto, non solo per non aver speso una lira per le infrastrutture primarie e sociali nella zona, ma per aver contribuito a spogliare la zona dalle sue risorse agricole, e penetrando con la speculazione nell'edilizia e nella distribuzione. Nonostante ora *la Fiat* si sia detta a parole, alla firma del contratto aziendale, *favorevole al "concetto" di contribuzione industriale* i suoi fini sono evidenti se si leggono i progetti che la Fiat ha presentato in febbraio al governo come "contributo al programma di emergenza," per quanto riguarda il Molise. Come è noto questi fanno parte dei famosi "piani speciali," un pacchetto di progetti stilati dai più grandi gruppi italiani e che saranno loro commissionati dal governo. Progetti quindi che, visto che il governo ha intenzione di accettare senza discutere il prezzo imposto e di non ricorrere a gare d'appalto, non significano spese della Fiat, ma al contrario puro guadagno. A parte questa considerazione, è utile vedere quali sarebbero per la Fiat le "emergenze" del Molise. Sono in pratica tre che citiamo dal testo:

1) *Casa-albergo di Termoli*. È disponibile un progetto per un complesso di casa-albergo, del costo di circa 1.500 milioni. Tale iniziativa ha valide prospettive economiche essendo ubicata in una città in fase di rapida espansione ed al momento priva di strutture alberghiere adeguate. Il progetto, che ha avuto tutte le necessarie autorizzazioni e la licenza edilizia, potrebbe immediatamente passare alla fase realizzativa; 2) *Quartiere residenziale in Larino (Termoli)*. È stato elaborato il progetto di massima di un quartiere residenziale tipo per lavoratori, secondo le tipologie della 167, che potrebbe essere presentato in Comune per l'inizio della pratica di approvazione. Trattasi di circa 130 alloggi con relativi servizi ed urbanizzazioni; 3) *Iniziative in campo ospedaliero*. Sono progetti che la Fiat ha disponibili per tutto il Meridione e che riguardano praticamente Centri di Emodialisi, fabbricati dalla Sorin consociata Fiat al 100%. [Sono strutture ospedaliere in buona parte superate e di difficile uso, ma che comunque la Fiat ha pronte e vuole smerciare.]

Molti commenti a questo piano sono inutili. (Del significato generale del "piano di emergenza" si parla in altra parte del libro). Basti qui dire che è indicativa la velocità con cui la Fiat ha ottenuto le licenze per la sua casa-albergo per turisti, paragonata alla stasi dell'attività edilizia (con conseguente disoccupazione) derivante dalla lentezza burocratica degli enti democristiani nell'approvare i progetti proposti già da alcuni anni.



*La fabbrica.* — Lo stabilimento è in fase di avanzata costruzione ed in funzione dall'inizio del '73. La costruzione è di 82.000 metri quadri coperti, l'area totale a disposizione è di 1.358.000 metri quadri. Vi sono vasti piazzali per l'accumulo delle scorte e il posteggio dei camion, una lucente e moderna palazzina degli impiegati e due grossi capannoni destinati alle officine. Attualmente è in fase di costruzione un nuovo capannone, dove saranno sistemate le lavorazioni per la nuova produzione dei cambi. La produzione comprende la *lavorazione del blocco motore*, in genere su macchine venute da Torino, la *produzione dei semilavorati*, in parte per il montaggio finale e in parte per la spedizione "standard" alla Polonia, e il *montaggio, in parte su linea tradizionale ed in parte su isola*. A giugno del '73 vi lavoravano in tutto 1.200 operai (due terzi dei quali con la terza categoria) e 350 impiegati. Ad ottobre del '74 l'occupazione era salita a 3.000 circa. Dopo il blocco delle assunzioni, l'occupazione è rimasta stazionaria tranne l'arrivo di numerosi invalidi, in genere immessi (illegalmente) in produzione. Nell'ultimo accordo con il GPE del mese di aprile si parla di un ampliamento (1.000 assunzioni) per la nuova lavorazione dei cambi. Questo significa un ridimensionamento dei progetti per i motori, ed apre la possibilità che in realtà i 1.000 "nuovi" assunti saranno trasferiti dai capannoni delle lavorazioni motori. Circola già la voce che questi trasferimenti saranno fatti passare come il minor male rispetto alla cassa integrazione, a causa della crisi dell'auto.

*La produzione.* — Una prima impressione che deriva dalle descrizioni dei compagni è quella della più completa anarchia produttiva. Apparentemente non si riesce a cogliere un filo logico che guidi i movimenti della Fiat. A questo giovano gli spostamenti continui di operai dalle linee di montaggio alle macchine, da queste di nuovo alle linee, o alle isole; le voci di diminuzione della produzione e la richiesta contemporanea di lavoro sul turno di notte e di straordinari; la presenza di un forte numero di accumulo scorte di prodotti semilavorati. Conoscendo l'attuale integrazione della produzione della "126" e il suo futuro assetto, con l'entrata in piena funzione della fabbrica polacca, è possibile però intravedere quale è stata la funzione della fabbrica di Termoli e fare previsioni circa il suo futuro. In un primo tempo



Termoli ha prodotto al limite di tutte le sue capacità. Il sindacato disinvoltamente, e in nome del "Mezzogiorno" ha concesso deroghe sul sabato lavorativo, sugli straordinari e sul turno di notte, che si prolungano tuttora. La produzione sulle macchine per i pezzi singoli del motore è sempre stata sensibilmente più alta di quella che sulle stesse macchine era stata fissata a Mirafiori. Di questo sono testimoni gli operai che hanno lavorato a Torino. *È stato calcolato che in media le stesse macchine producono a Termoli circa un 30% in più che a Torino.* Questo ha permesso l'accumulo di notevoli quantità di scorte intermedie per la tranquillità di Cassino e per la spedizione all'estero. Alle linee di montaggio motori i ritmi sono andati sempre aumentando causa lo strapotere dei capi e la mancanza di un'organizzazione operaia di contestazione. Un esempio da una delle linee "grandi": *dicembre '73: 3 operai montano 350 motori in un turno con cambi di 40 minuti; febbraio '74: 2 operai montano 510 motori senza cambio.*

Alle isole poi la faccia del nuovo modo di fare l'automobile si è rivelata essere fatta solamente di precarietà ed arbitrio. Con la scusa della "sperimentazione" e della "rotazione" degli operai alle isole non è mai stata fissata la produzione minima. I capi hanno sempre cercato di ricattare gli operai, pena lo spostamento a lavori più pesanti, chiedendo loro il massimo possibile, e facendo capire che in ogni caso al di sotto di una certa produzione (all'inizio 25 motori, ora 30) non sarebbero stati accettati. *Per questo motivo fino ad ora la Fiat ha sempre procrastinato il momento in cui le isole dovranno entrare in funzione regolarmente.* Superiore a qualsiasi aspettativa della Fiat è stato invece *l'assenteismo*, in massima parte dovuto alla difficoltà dei trasporti. Lo scorso inverno, durante il maltempo, la percentuale degli assenti si aggirava sul 50-70%. Superiore anche alle previsioni il numero degli *scarti*: in diverse occasioni camion interi sono tornati indietro da Cassino perché inutilizzabili. Questi esempi, più infiniti altri legati ai soprusi dei capi, ai continui aumenti di produzione, ai ricatti, alle illegalità nell'uso della forza lavoro operaia, confermano che in questi mesi di attività lo stabilimento di Termoli è stato altamente remunerativo e produttivo per la Fiat. Ora, però, la riduzione dell'occupazione prevista, il cambiamento del tipo di produzione, la richiesta del ponte lungo, fanno pensare ad



un cambiamento nel ruolo di tutta la fabbrica, come se essa stesse rapidamente esaurendo la sua funzione. Un primo dato è evidente: *l'entrata in funzione dello stabilimento polacco riduce notevolmente il ruolo di Termoli*: se prima era Termoli a fornire standards e semilavorati, ora è la Polonia che fornisce motori montati all'Italia in attesa di approntare tutto il suo ciclo completo di produzione. Negli accordi tra la Fiat e il governo polacco questo si impegnava a pagare alla Fiat i costi della progettazione e della fabbricazione su licenza, sotto diverse voci, una delle quali era rappresentata da grosse forniture di carni. Era un cambio particolarmente gradito al PC (che con tutta probabilità ha dato direttamente il suo benestare all'investimento, come fece a suo tempo per quello di Togliattigrad) e comprendeva il rifornimento della carne polacca principalmente alla rete delle cooperative del PC. Con l'entrata in funzione dello stabilimento, la Polonia avrebbe cominciato a pagare in motori, dato che la quantità di produzione sarebbe stata maggiore della possibilità del proprio mercato.

In secondo luogo la politica dell'accumulo delle scorte ha portato ora ad una situazione per cui le linee di montaggio potrebbero tirare per circa due mesi senza che una sola delle macchine lavorasse. Se si mettono insieme questi dati si vede come in realtà la minaccia della cassa integrazione a Termoli e la non assunzione di nuovi operai per completare il programma di occupazione, non dipendono tanto da una generale "crisi dell'automobile" ma da una politica cinica e sfruttatrice che la Fiat ha perseguito con freddezza. *Il concepimento cioè di Termoli come di una enorme fabbrica-polmone da esaurire nel tempo, e da lasciare poi in balia della ristrutturazione più conveniente.* I compagni di Mirafiori di Torino avevano mesi fa raccolto delle voci che riguardavano il progetto di trasferimento di macchinari da Termoli all'"estero" con una riduzione della produzione di circa il 70%. In diversi uffici erano già stati persino calcolati i costi di questa operazione. Le voci furono poi confermate più tardi da numerose altre fonti. Questo starebbe a dimostrare la possibilità che una parte delle macchine singole sia smobilitata e che nel Molise resti solamente la fase terminale del montaggio (e forse neppure quella). Più in generale, poi, Termoli rappresenta un modo per trasportare lavorazioni fuori d'Italia e nello stesso tempo godere delle facilitazioni governative.



Il che non è esattamente la stessa cosa che favorire l'industrializzazione del Mezzogiorno.

*La gerarchia.* — Dirigenti da Torino, impiegati da Torino, guardiani da Torino. Questi i primi dati che saltano agli occhi: una colonizzazione della regione. Quasi come simbolo, a capo del personale è stato sistemato tale Belluscio, parente del deputato del PSDI. Se i corsi di qualificazione erano in realtà corsi di selezione politica, la gerarchia di "merito" è stata tutta esportata, come i macchinari. È un aspetto non secondario, che si nota anche nelle altre fabbriche del Sud. Ed è anche uno degli aspetti più apertamente fascisti. Nelle fabbriche del Sud, i "duri" hanno possibilità di fare carriera, così come nei paesi fascisti all'estero. Se in Brasile viene offerta la possibilità di partire come operatore-capo squadra e tornare dopo tre anni, nello stesso stabilimento, come capo reparto o come capo officina (sono notizie che sfidiamo la Fiat a smentire), lo stesso processo avviene al Sud. Qui quello che conta è la dimostrazione della propria capacità di controllo sugli operai, la capacità di non dare mai "grane" alla direzione centrale, di tenere tutto in "ordine," in misura ben maggiore della generica "fedeltà all'azienda." È indubbiamente un incentivo per scatenare i capi a richiedere aumenti di produzione e a reprimere, a organizzare crumiri e sfonda picchetti, a partecipare della creazione di una rete fascista di spionaggio. Sono queste tutte cose che gli operai hanno saggiato nel corso delle lotte. Basti qui dire che la Fiat richiede molto ai suoi capi, se durante un picchetto uno di essi è arrivato a offrire 30.000 lire ad un compagno se lo faceva entrare in fabbrica, e se un altro è arrivato al punto da stipare, a rischio dell'asfissia, due impiegati nel baule della sua "127." Contro i discorsi bugiardi o ingenui di chi vorrebbe, con la Fiat al Sud, anche la creazione di una nuova classe di tecnici, e contro chi vorrebbe vedere nei capi di adesso dei "lavoratori" con esigenze simili a quelle operaie, la realtà della gerarchia Fiat al Nord come al Sud è quella del fascismo, dell'organizzazione militaresca in funzione antioperaia. Un esempio provato dall'esistenza attuale più che mai dei metodi vallettiani di gestione del potere aziendale e uno spaccato di quella "internazionale" fascista dei capi che la Fiat sta istruendo in ogni luogo dove si è insediata.



*Le lotte.* — A Termoli i primi mesi passano con il dominio assoluto dei capi, con la repressione, il ricatto e il clientelismo. Ci sono anche licenziamenti (in tutto una ventina) e autolicensing per operai che reagiscono o non sopportano i ritmi imposti. Il vento cambia radicalmente all'inizio del contratto aziendale. Come abbiamo accennato prima, diverse centinaia di operai erano stati provvisoriamente trasferiti a Mirafiori in funzione antisciopero durante l'ultimo contratto nazionale. Operai con pochi o nulli diritti sindacali, ignari della grande fabbrica, avrebbero dovuto essere crumiri per livellare la forza degli scioperanti. Se però furono spesso costretti a fornire la produzione, *l'esempio della classe operaia di Mirafiori è rimasto bene impresso in tutti loro.* In primo luogo l'esperienza dell'uso del proprio potere in fabbrica per la contestazione di tutti gli aspetti dello sfruttamento interno, in secondo luogo l'esperienza delle forme di lotta; in terzo luogo la vanificazione del mito della "carriera" Fiat che l'azienda si era preoccupata di spandere durante i corsi. I cortei interni e il blocco dei cancelli, la forza dei delegati e della sinistra rivoluzionaria, la massa degli scioperanti sono state le cose che più li hanno colpiti. *"Quelli non erano cortei, quello era un popolo,"* ci diceva un operaio raccontando le mobilitazioni della carrozzeria. Con questo esempio sono tornati a Termoli, e per la Fiat è cambiato tutto. Nella difficoltà di cominciare subito scioperi nella squadra o nel reparto, gli operai hanno aspettato, come il giorno del Messia, l'inizio del pacchetto delle ore di sciopero. E subito, il primo sciopero è stato durissimo, con picchetti per 24 ore, con operai *armati* di spranghe e bandiere, con i falò, con gli studenti e i disoccupati di tutta la zona che venivano a vedere "uno sciopero." E così per tutto il contratto aziendale, con episodi numerosissimi di prolungamento degli scioperi, di punizione violenta dei capi, di blocchi della palazzina degli impiegati. Si aspettavano le notizie da Mirafiori e si diceva: "dobbiamo fare come a Torino." L'impossibilità di sopportare ancora i capi e i ritmi, la rabbia della miseria, la tradizione di solidarietà e di conoscenza dei paesi (una tradizione che in molti casi è stata tramandata dall'occupazione delle terre e da un partito comunista allora molto militante), sono stati gli ingredienti che hanno trasformato la situazione. Riportiamo qui le tappe più importanti della lotta per il contratto aziendale:



*Venerdì 25 gennaio*: 8 ore di sciopero, picchetti durissimi, intervento della polizia in forze che opera un arresto. I capi e gli operatori e i dirigenti non vengono fatti entrare. Numerosi provocatori tra i capi sono puniti con durezza incredibile. Il giorno dopo *sabato*, continuano, sempre con durezza i picchetti contro gli straordinari. *Giovedì 7 febbraio*: di nuovo otto ore e picchetti. Un capo, Orlandini, noto fascista ed aguzzino, sfonda un picchetto. *Venerdì* tutta la fabbrica è bloccata e cortei interni la percorrono da tutte le parti. *Venerdì 22 febbraio*: rottura delle trattative. Arrivano le notizie da Mirafiori e anche qui la mobilitazione è generale. Si svolgono cortei interni per otto ore, per tutti e tre i turni. Il capo Orlandini viene scovato e duramente punito. *Lo sciopero continua, spontaneo lunedì 25, con il blocco e la ramazza degli impiegati e martedì 26. Mercoledì 27, allo sciopero generale, gli operai della Fiat aderiscono compatti e partecipano molto numerosi al corteo.*

È da notare che la reazione dei capi della Fiat ai primi scioperi è stata durissima per violenza e provocazione, ma non ha dato altro risultato che una maggiore compattezza e solidarietà degli operai. L'odio per i capi "venuti da Torino" ha raggiunto in quei giorni livelli difficilmente immaginabili.

*L'organizzazione operaia ed il Sindacato.* — Se indubbiamente le lotte contrattuali ultime hanno segnato un cambiamento importante per l'organizzazione operaia nel Molise, è anche vero però che *l'episodio contrattuale è rimasto isolato rispetto al tipo di lotte e di conflittualità che ha luogo nelle grandi fabbriche di Torino.* Si è trattato in pratica più di una esplosione, o meglio di una "occasione," per potere ribellarsi allo sfruttamento in officina, una occasione che è stata a lungo aspettata e preparata. Le condizioni favorevoli si sono verificate nella dichiarazione *ufficiale* di una vertenza, nella proclamazione di un "monte ore" di scioperi e in queste occasioni la forza operaia ha anche dimostrato di saperle superare, di renderle più incisive. Così anche la forma di lotta del picchetto esterno è stata quella che è stata scelta come più praticabile, rispetto alle lotte interne (che pure ci sono state) per le quali è necessaria una ben più grande esperienza di organizzazione. Sulla mancanza di organizzazione interna pesano senza dubbio le stigmate con cui è nata e le caratteristiche dell'insedia-



mento. Una classe operaia giovane, la mancanza di un punto di riferimento unico all'esterno, a cominciare dai cancelli stessi della fabbrica, il ricatto del licenziamento. Questo ha fatto sí, unito alla pratica dello sfruttamento intensivo e del potere gerarchico, che in passato aumenti di produzione e sopraffazioni non potessero avere puntuale risposta. Le critiche operaie a questo proposito sono molto nette nei confronti della gestione del sindacato. L'azione sindacale (della FLM) a Termoli è infatti la risultante di una *strategia nazionale che per gli stabilimenti al sud concede oggettivamente al padrone margini di sfruttamento ben maggiori di quanto non sia costretta a contestare a Torino*. Alla costruzione dello stabilimento la FLM concesse una *deroga per la lavorazione al sabato*, giustificata dalle esigenze produttive della ditta, una deroga che si è prolungata per diversi mesi. Ha poi concesso un uso molto elastico del *turno di notte* al di là del volontariato, lasciando passare varie forme di ricatto e svolgendo lavoro di disinformazione presso gli operai. Ha poi ultimamente accettato un *ponte lungo* a cavallo delle festività del 25 aprile e del 1° maggio, senza assolutamente consultare le strutture dei delegati e arrivando ad ipotecare già una settimana di ferie nel '75. Ancora ultimamente, dietro pressioni della CISL, ha stravolto il senso di una mozione del CdF, sul referendum del 12 maggio.

*I delegati a Termoli sono circa 80 eletti già da alcuni mesi*, ma il loro peso in fabbrica non è assolutamente confrontabile a quello dei CdF di Torino. La Fiat ha perseguito chiaramente una linea di cooptazione dei delegati piú accondiscendenti (legati alla CISL), creando tra i delegati una frattura netta. Da una parte c'è questa esigua schiera di ruffiani sempre in contatto con la direzione, clientelari, dall'altra la grande massa dei delegati eletti dalle squadre che però fino ad ora non riescono a trovare un momento di incontro, e un peso politico. La stessa direzione locale della FLM, affidata di recente ad un operatore proveniente da Mirafiori, è, a detta degli operai assolutamente insufficiente e disinformatrice: gli operai le contestano una condotta verticistica e un modo di fare "segreto," la mancanza di iniziative anche solo sui "diritti" elementari (il volontariato di notte, gli invalidi in produzione, le pause, i ritmi, i carichi di lavoro, i passaggi di categoria, la mensa). Sulle questioni di officina diverse sono state le richieste degli operai per un



confronto dei tempi con le stesse lavorazioni a Torino, ma sempre procrastinante è stata la risposta del sindacato. Questi problemi richiedono oggi la priorità dell'intervento, che parta dal *riconoscimento dell'assoluta diversità tra la forza esercitata dagli operai di Torino su tutti gli aspetti delle condizioni di lavoro, e la realtà della situazione in fabbrica a Termoli.*

Fortissima è la richiesta di avere contatti, di "sapere delle lotte," di sapere dei "diritti" che gli operai di Termoli richiedono a quelli di Torino. Un coordinamento che porrebbe le condizioni per cui la grande parte dei delegati, compagni combattivi, potrebbe diventare in breve tempo il vero punto di riferimento della fabbrica.

### **La Fiat di Cassino**

(a cura del Circolo Operaio di Cassino)

Lo stabilimento Fiat di Cassino, nel quale sono prodotte 1000 "126" al giorno, è uno stabilimento in cui vengono effettuate le lavorazioni terminali del ciclo produttivo delle "126": lastratura, verniciatura e montaggio. Le lavorazioni delle presse e quelle meccaniche vengono effettuate altrove: quelle delle presse in stabilimenti del Nord; quelle meccaniche a Sulmona (scatole sterzo e tiranteria) e a Termoli (motori). È bene ricordare che questa struttura decentrata del ciclo produttivo ha permesso alla Fiat di non creare nuovi mostri come Mirafiori e nuove città-fabbrica come Torino, indebolendo di fatto la forza strutturale della classe operaia (basti pensare che qui a Cassino le assunzioni sono state fatte in 99 comuni molto distanti tra loro, con tutte le difficoltà organizzative che questo comporta per la classe operaia). Aggiungiamo inoltre che le particolari operazioni che vengono svolte dagli operai di Cassino e la particolare struttura produttiva della fabbrica (che andremo a descrivere), non richiedono nessun tipo di capacità professionale e questo si riflette immediatamente nella composizione della classe operaia di Cassino, per più dell'80% composta di operai comuni.

Come prima affermazione diciamo che la fabbrica di Cassino parte già ristrutturata, rispetto agli altri stabilimenti, cioè è il prodotto dei piani di ristrutturazione



della Fiat. Tralasciando, pur se importanti, i temi appena accennati del decentramento territoriale degli insediamenti Fiat al Sud, veniamo a quegli aspetti della struttura produttiva della fabbrica che la caratterizzano e ne fanno un esempio illuminante di "quel nuovo modo di fare l'automobile" che la stampa borghese (vedi l'intervista al direttore Valentino, pubblicata su "Oggi") e, spesso, quella riformista, hanno sbandierato ai quattro venti come superamento dell'alienazione e della monotonia del lavoro o come vittoria pur se parziale della classe operaia e del movimento operaio. (È di qualche settimana fa un articolo pubblicato in terza pagina da "Paese Sera," quotidiano romano molto vicino al PC, dove si afferma che, anche se sono stati superati alcuni problemi dell'organizzazione del lavoro [sic!] nel "salotto buono di Cassino," pur tuttavia restano problemi aperti, quelli sociali, dai trasporti alle case.)

Noi, invece, diciamo che tutte le innovazioni che la Fiat ha fatto a Cassino, sono servite solo per sfruttare e usare meglio la forza-lavoro, per indebolire la forza strutturale della classe operaia, per fare una fabbrica anti-sciopero. Ma veniamo alle innovazioni.

La novità più rilevante di questo stabilimento è quella della lavorazione che non avviene più su una sola linea molto lunga, ma su quattro linee parallele, più brevi, autonome e interdipendenti. Questa particolare struttura produttiva permette alle linee di camminare ad una velocità che è circa un quarto di quella di una linea a Mirafiori o altrove e all'operaio di compiere non una sola operazione-merda ma più operazioni-merda (circa quattro): tutta l'umanizzazione del lavoro consiste dunque nel far diminuire i ritmi in termini di tempo e aumentare i carichi di lavoro e le mansioni. Che cosa, in meglio, sia cambiato per l'operaio, lo dimostrano le lotte molto dure che la classe operaia di Cassino ha fatto sin da principio e che avevano come motivo principale e costante il *rifiuto del lavoro e dei ritmi*. Ma veniamo alla descrizione di ogni officina.

*Lastratura.* — Prima parte, preparazione dei pezzi: il lavoro non si fa su linee ma su macchine individuali (ogni operaio fa con una particolare macchina particolari pezzi). Qui è in atto un tentativo molto pesante della Fiat di tagliare i tempi e di ricalcolarli, in quanto gli operai, impraticchitisi, lavorano come a cottimo, finendo



a volte un'ora e mezza prima del fine turno. La tendenza al taglio dei tempi è una costante in tutta la fabbrica, in linea con la tendenza a raggiungere qui a Cassino il massimo della saturazione individuale. Dopo la preparazione c'è un primo mascherone che salda il piano della scocca. Dopo, la scocca passa alle tapparelle dove sono montate le fiancate e il tetto, che verranno in seguito saldati dal mascherone automatico (346 saldature in pochi secondi), quindi passa alle puntatrici che fanno le saldature non fatte dal mascherone e poi alla multipla dove viene rifinita: puntatrici e multipla sono divise in due linee. Solo alla revisione inizia la struttura a quattro linee. Tra le varie operazioni esistono dei polmoni, di capacità variabile dalle 16 alle 30 scocche, che hanno la funzione di rifornire le linee e le squadre a valle, quando a monte ci sono delle fermate tecniche o scioperi: la loro autonomia è di circa un'ora. Essi hanno la precisa funzione di rompere la rigidità della struttura produttiva e di spezzare e ridurre al minimo il danno delle lotte operaie di reparto o di squadra: la forza strutturale della classe ne esce indebolita. Le quattro linee di revisione lavorano 125 scocche al giorno, esclusa la quarta che ne lavora 141, cioè una percentuale in più di scarti tecnici. La struttura su quattro linee, inoltre, permette alla Fiat di ridurre i danni della lotta ad una sola linea e, magari spostando i crumiri della linea che lotta ad un'altra linea può recuperare addirittura parte della produzione.

*Verniciatura.* — All'inizio di verniciatura c'è un accumulo abbastanza capace che ha la stessa funzione dei polmoni, solo che è posto tra una officina e l'altra e non tra una lavorazione e l'altra e per questo ha una maggiore capienza. La lavorazione della verniciatura avviene all'inizio su una sola linea (la mano di fondo) che in seguito si biforca nei due circuiti smalto; tra la mano di fondo e i circuiti smalto ci sono quattro linee che fungono da accumuli e ogni linea può contenere 19 scocche ognuna. Da quando è cominciata la lavorazione, in verniciatura c'è stato un continuo, costante, taglio dei tempi. A mano a mano che gli operai divenivano più abili la direzione diminuiva il personale per ogni operazione, aumentava i carichi di lavoro per chi restava e la produzione così è aumentata costantemente fino a raggiungere le 550 macchine a turno per le due linee. An-



che qui la tendenza è alla massima saturazione. Un fatto abbastanza importante per capire la funzione degli accumuli e dei polmoni è ciò che succede in verniciatura. La produzione dovrebbe essere di 500 scocche a turno per rifornire il montaggio di 1.000 scocche. Aggiungendo a queste i *vuoti tecnici* (11 carrelli vuoti) dovrebbe essere sulle due linee di 522. In realtà se ne sono fatte per molto tempo 550. La direzione dice che l'eccedente non è altro che la percentuale scarti (5,4%) e la percentuale fermate tecniche (1,6%). Ora in realtà gli scarti tecnici sono molto di meno di quanto dica l'azienda e le fermate tecniche per ora non ci sono state. Quindi tutta la produzione eccedente va a finire necessariamente negli accumuli, molto capaci, che stanno tra verniciatura e montaggio, in quanto il montaggio non ha scarti tecnici, quindi non può assorbire l'eccedente, e addirittura è uno dei reparti dove più alta è la percentuale di assenteismo. Quando gli accumuli sono pieni, come sta succedendo ora, la direzione diminuisce la produzione (ma non i ritmi), perché non sa dove mettere le scocche eccedenti, e, cosa molto grave, paga gli operai in economia (ogni mese dalle trenta alle cinquanta ore d'economia pagate agli operai di verniciatura). Si ha così il paradosso che, malgrado l'alta percentuale d'assenteismo, che va sempre più crescendo (20% circa), gli operai vengono pagati in economia. La cosa abbastanza strana rispetto agli altri stabilimenti è che, proprio per questi enormi accumuli, se si ferma un reparto a valle la Fiat deve mettere in libertà a monte, tutto il contrario cioè di altri stabilimenti, così come è successo quando una squadra del montaggio ha scioperato per rifiutare una nuova operazione che prima veniva fatta a Rivalta.

*Montaggio.* — Al montaggio esiste il più capace accumululo (8 linee contenenti ognuna 36 macchine). Tutta la lavorazione si svolge su quattro linee interdipendenti e autonome. Non ci sono scarti tecnici. Essendo l'unico reparto dove la produzione si svolge interamente su quattro linee, il montaggio è stato il punto dove la Fiat ha cercato di fare esperimenti per un aumento di produzione e dei carichi di lavoro per gli operai. La quarta linea ad esempio ha prodotto per lungo tempo 137 macchine invece che 125 come le altre linee, con un aumento di organico che si è rivelato per gli operai insufficiente. La tendenza della Fiat allora era di sperimentare la pos-



sibilità di far lavorare 150 macchine per ogni linea, ma per timore che gli operai lottassero tutti insieme lo ha fatto su una sola linea dividendo di fatto la giovane e per alcuni versi inesperta classe operaia di Cassino. Ultimamente comunque proprio una squadra della quarta linea ha rifiutato un nuovo carico di lavoro (un tubicino da montare, che prima veniva montato a Rivalta), carico che veniva ad aumentare sensibilmente la saturazione degli operai. Ultimamente la produzione alla quarta linea è tornata alle 125 macchine, con una diminuzione di organico.

Questo fatto ci sembra vada interpretato come un ulteriore tentativo di razionalizzare e ristrutturare la fabbrica. Infatti gli operai tolti dalla quarta linea sono stati messi su una linea che finora produceva, causa l'assenteismo, che veniva fatto pesare su una sola linea e non su tutte, circa 92 macchine al giorno invece che 125. La produzione di questa linea è ora aumentata di alcune unità. Ma da alcune voci ufficiose, sembra che la tendenza della Fiat sia di diminuire la produzione delle "126" e convogliare l'organico che ora sta sulle linee della "126" alla produzione delle "131"; in tal modo i nuovi 3.000 posti di lavoro alla Fiat di Cassino saranno molto di meno, anche perché l'organico tolto e spostato sulle linee delle "131" verrà integrato con i trasferimenti dal Nord di operai del Sud, facendo oltretutto pesare su di essi il ricatto del loro rientro. Il tentativo di Agnelli è quello di indebolire ulteriormente la forza strutturale della classe e di attaccare l'unità politica della stessa. Per tutto questo noi pensiamo che la classe operaia di Cassino ha il bisogno politico di conoscere la propria forza di classe, la propria autonomia di classe e questo lo può fare solo rendendo esplosiva la contraddizione fondamentale propria rispetto al capitale, contraddizione che, senza dubbio, si individua nel rifiuto del lavoro e nella estraneità a qualsiasi mediazione riformista. Il compito che attende le avanguardie è arduo ed è però su questo terreno che l'autonomia operaia può rafforzarsi e riuscire vincente. Compito delle avanguardie è proporre obiettivi giusti e precisi che vadano verso il rafforzamento della autonomia operaia che, in questa fase, può crescere solo sul proprio terreno specifico di fabbrica, contro il lavoro e lo sfruttamento. In questo senso andavano anche le lotte per il contratto, lotte alle quali la classe operaia di Cassino ha partecipato con



una caratterizzazione propria, che era quella del rifiuto del lavoro e per il salario, anche se non si può negare che la piattaforma ha avuto una funzione unificante e generalizzatrice. Per quanto riguarda il discorso del salario l'autonomia operaia può esplicarsi solo sul terreno della lotta per il passaggio automatico di categoria, problema sentito ancora solo a livello di avanguardia, ma che con la prossima vertenza sull'inquadramento unico, si cercherà di far diventare discorso di massa. Lotta per l'aumento di organico su ogni linea contro la ristrutturazione dello sfruttamento, con lotte di squadra e di reparto, lotte già iniziate spontaneamente e autonomamente in alcuni reparti (in lastratura una squadra ha scioperato per un'ora per i rimpiazzi e le pause, al montaggio fermata della squadra a cavallo della terza e quarta linea contro l'aumento di carichi di lavoro, in verniciatura sciopero di mezz'ora contro il tentativo di far produrre 16 scocche in più ecc.) e lotta per il passaggio automatico di qualifica contro la divisione della classe per opera del padrone e per il salario, questi crediamo siano i compiti della classe operaia di Cassino in questa fase per il rafforzamento della sua autonomia e della sua unità.



## La riorganizzazione dirigenziale

La concentrazione industriale a Torino, il rapporto tra l'industria e il potere politico, specialmente locale, la posizione monopolistica dell'impresa, la sua assoluta sicurezza in campo nazionale, hanno prodotto una situazione nell'ambito della dirigenza della Fiat assolutamente inadeguata rispetto ai compiti che ha di fronte. Una fascia di dirigenti è cresciuta in un'ascesa verticale, di tipo militare o familiare, senza mai diversificare la propria esperienza; un'altra parte, a causa dell'accentramento del potere decisionale iniziato sotto il regime di Valletta, si trovava nell'assoluta incapacità di qualsiasi decisione, e imbelle rispetto alle scelte da compiersi. Una dilatazione enorme delle strutture formalmente dirigenti, un'ascesa gerarchica fondata più sulle parentele che sulle capacità, portavano la Fiat ad avere alla fine degli anni Sessanta una dirigenza assolutamente inefficiente rispetto alle nuove ambizioni della famiglia Agnelli. Per educare i dirigenti, per renderli omogenei tra di loro, per abituarli alla possibilità di prendere decisioni con la loro testa e di rispondere di esse, in questi ultimi anni la direzione generale della Fiat ha cercato di istituire strutture educative e formative e di portare avanti uno snellimento in senso decentrato dell'organizzazione dirigenziale. Un compito certo improbo, se si pensa che la maggior parte della dirigenza Fiat è legata anche formalmente a certi principi di gestione capitalistica propri del regime fascista e ad una schematicità di argomentazioni e di soluzioni anch'essa tipica dell'autoritarismo. Omogeneizzare i dirigenti, renderli partecipi anziché esecutori, fornire loro uno standard ideologico che li situi all'altezza dei tempi, e nello stesso tempo superare le



inevitabili frizioni e resistenze interne; questo il compito della scuola di Marentino.

Nel 1972 viene creato un organismo — l'Istituto formazione quadri — nel 1973 la stessa creatura, cambiata di nome — Isvor, Istituto per lo sviluppo organizzativo — opera direttamente questa attività di educazione. Comprendere quali siano le direttive ideologiche di questa scuola, e quali siano i risultati, è essenziale per comprendere, al di là delle mistificazioni che la Fiat propaga, la tendenza verso la quale l'azienda marcia. In particolare due aspetti ci sembrano importanti: quello della "gestione del personale" cioè della politica nei confronti degli operai e delle organizzazioni sindacali, e quello del "decentramento organizzativo," cioè del tentativo di responsabilizzazione dei dirigenti dell'impresa. Per il primo punto, nulla potrebbe essere più chiaro che le enunciazioni stesse dei responsabili del personale Fiat. Sono discorsi che vengono pronunciati "tra padroni," e quindi sufficientemente chiari ed espliciti. A Camogli, in Liguria, ogni anno la Fiat tiene un seminario ai dirigenti di nuova nomina, che costituisce l'occasione per presentare la propria linea politica. Dalle relazioni sul "governo del personale" che si tengono ogni anno è possibile quindi trarre le direttrici ufficiali interne della direzione del personale Fiat. Nel 1969 la relazione viene tenuta da Garino, allora direttore del personale Fiat. I contenuti sono quelli dell'abbandono della gestione "americana" del personale, attraverso le "human relations," la valorizzazione del capo gerarchico, nella prospettiva dell'amministrazione con "consenso." Per quanto riguarda i rapporti verso le rappresentanze dei lavoratori essi sono "un problema strategico" che investe la direzione generale. Garino si limita a consigliare di seguire gli ordini e a ricordare che la Fiat "vuole una contrattazione organica e non polverizzata." Per quanto riguarda lo sviluppo dei quadri aziendali Garino riconosce che la carriera dirigenziale sarà legata all'esercizio di responsabilità effettive, che sarà intersettoriale e che sistematicamente si affronterà il problema dell'obsolescenza dei dirigenti. Il problema del "rapporto organico" con le "rappresentanze dei lavoratori" sarà l'obiettivo principale di Cuttica, che nel 1970 succede alla posizione di Garino. Il problema della formazione dei quadri porterà alla formazione dell'Isvor a Marentino.



Esaminando le relazioni che Cuttica ha tenuto nel 1970, 1971, 1972 si nota che sono praticamente identiche. Riportiamo qui i punti qualificanti della relazione del 1970:

1) L'oggetto dell'attività (della funzione) del personale è il legame che si stabilisce fra l'uomo e l'impresa, con tutte le implicazioni relative (Camogli 1970, p. 1); 2) Il primo elemento fondamentale del rapporto è quindi la presenza di reciproci obblighi fra le parti (*ibid.*); 3) Il problema del costo del lavoro si avvia a diventare sempre più il problema *centrale* dell'industria manifatturiera, e dell'industria automobilistica in particolare, ed è tale da condizionarne le forme di sviluppo futuro. A questa enunciazione vengono ogni anno fatti seguire i dati aggiornati del costo lavoro in Fiat (riportati nell'Allegato II, Camogli 1970, p. 3); 4) Le scadenze contrattuali sono, teoricamente, predeterminate; avviene (però) sempre più frequentemente che tali scadenze non vengano rispettate, sconvolgendo non poco le programmazioni che su di esse sono state articolate (*ibid.*, pp. 4-5); 5) La tendenza degli ultimi anni, eccedendo in tutela del lavoratore, va delineando una situazione di disparità in danno del datore di lavoro (*ibid.*, p. 8); 6) Il rafforzamento e l'accrescimento del potere e della rappresentatività del Sindacato, sia pure per una via tortuosa e costituzionalmente scorretta, sia pure senza una completa statuizione non soltanto dei diritti, ma anche dei doveri delle Organizzazioni sindacali dei Lavoratori, costituisce un fatto positivo, poiché ci aiuta nella ricerca di un *valido* interlocutore (*ibid.*, p. 9); 7) Non ritengo utopia configurare il futuro rapporto di lavoro come un rapporto di parti pienamente eguali, reciprocamente *integrate* [...], non più riferito ad una comunità di tipo corporativo, ma ad una comunità imprenditoriale perfettamente inserita in una società pluralistica (p. 9). ♡

Le proprie posizioni vengono così ribadite da Cuttica nella relazione Camogli 1972:

Il ruolo, cui s'ispira l'impostazione e l'azione della Direzione del personale in Fiat, prescinde necessariamente da contenuti ideologici, salva la fondamentale adesione a un modello di sviluppo aziendale *integrato* con lo sviluppo della società esterna, secondo i canoni delle società più evolute, per incentrarsi su di una chiave di professionalità (p. 1). In questo senso vanno le linee di condotta non solo nel breve, ma nel medio-lungo periodo (p. 2).

La Fiat ha scelto come sua strategia il principio di riconoscere al Sindacato il ruolo di controparte *istituzionale* di un dialogo costruttivo e permanente (p. 5).

La soluzione di rappresentanza sindacale dei lavoratori proposte dai Sindacati non soddisfano per il momento quei principi di democraticità indispensabili per poter garantire una effettiva rappresentatività. È per questa ragione che l'Azienda, pur se sollecitata durante le trattative dell'accordo aziendale 5-8-71 al riconoscimento del consiglio di fabbrica e del Delegato, ha opposto il suo rifiuto (p. 9).



Le parole di Cuttica si commentano da sole: sono uno degli esempi più chiari degli scopi della Fiat nella gestione della politica del personale. Accettare il Sindacato come istituzione ed investirlo di responsabilità, integrare i rappresentanti sindacali nella loro funzione di rappresentanza istituzionale, non riconoscere i consigli di fabbrica in quanto non "eletti democraticamente." Queste le proposte. Per meglio articularle alla scuola di Marentino i nuovi dirigenti Fiat ascoltano e cercano di apprendere diversi sistemi di manipolazione; imparano a trattare i Sindacati con il dovuto rispetto, e nello stesso tempo ad emarginare le avanguardie di lotta; a parlare di sociologia, di "nuovi modi," di "umanità," ma sempre con l'occhio alla produzione. "Cambierà la forma, ma è chiaro che la Fiat non cederà un'unghia" ha detto nell'ottobre del '73 un alto dirigente Fiat ascoltando il seminario sul nuovo corso, ma nonostante tutto questo sia evidente anche alla persona meno smaliziata, a tanti dirigenti Fiat è andata per traverso. Per esempio, nell'ambito dell'apertura culturale nel luglio del '73 sono approdati a Marentino ad insegnare qualcosa ai direttori Fiat, nientemeno che Trentin, Benvenuto e Carniti (un'apparizione che né l'FLM né il PC hanno creduto di dover pubblicizzare). Trentin in particolare aveva fatto una grossa impressione e si era lasciato andare a dichiarazioni che non avrebbe più ripetuto in altre sedi, certamente più importanti; disse che la CGIL si sarebbe opposta con forza a qualsiasi richiesta di straordinari al Nord, che la CGIL era pronta a scendere in campo con tutta la sua forza organizzativa davanti alla repressione in fabbrica, e ancora che la CGIL avrebbe portato avanti le proprie richieste solo in quanto scaturite dai bisogni della sua base. Trentin in particolare fece una grossa impressione sui direttori della Fiat. Molti di loro assentirono davanti alla constatazione da parte di un qualificato dirigente Fiat che quello era "un uomo coi coglioni." Ma la stessa cosa non avvenne per due dirigenti Fiat, Pistamiglio e Zandonà, i quali dimostrando di non aver capito nulla di quanto andava verificandosi, cercarono di corrompere i cuochi del castello di Marentino perché non servissero il pranzo ai tre sindacalisti. Si era poco dopo l'episodio del Cantagallo e le due testoline pensarono che la cosa sarebbe stata un bel colpo. Purtroppo per loro la maggior parte di cuochi di Marentino ha la tessera del PCI in tasca e rese nota la puerile ma-



novra. Cuttica diventò rosso e fu costretto a porgere le sue scuse per la maleducazione dei suoi direttori. Pochi mesi dopo Pistamiglio, da direttore del personale della Spa Stura, sarà trasferito a dirigere la squadra di hockey su ghiaccio, che è da tempo un vanto della Fiat. Se anche in pubblico i dirigenti Fiat fanno figure del genere, quello che avviene in privato è superiore a qualsiasi aspettativa. Un esempio significativo è quello del nuovo capo del personale dello stabilimento di Rivalta, tale Benussi, già dirigente alla Fiat di Modena, laureato in legge, sedicente esperto in relazioni sindacali, uomo nuovo e dinamico. Ai primi di ottobre del 1973 Benussi, tornato dal corso di Marentino, riunì a Rivalta tutto il personale dirigente, per farsi conoscere e per fare conoscere le linee della sua politica. Per prima cosa presentò i *sociologi*, pedina fondamentale della nuova strategia dei rapporti con il personale. Un orecchio indiscreto ha ascoltato la riunione, tumultuosa per le contestazioni "da destra" della maggior parte dei capi-officina, e così, anche se in parte, la conosciamo anche noi.

Benussi ha esordito ricordando che la Fiat oggi deve occuparsi di problemi nuovi in modo più organico che nel passato. Ha citato i casi degli scioperi non dichiarati e dell'assenteismo, e quello dei rapporti con il sindacato. A tale proposito le sue parole sono state:

Il rappresentante aziendale, Dio ce lo ha dato, purtroppo [...] Bisogna dargli forza, coinvolgerlo, perché se no va a chiedere l'opinione ai suoi rappresentati.

Prima interruzione di un capo officina:

Ma come si fa, se sono tutti dei "menatorroni"? [testuale]

Il capo del personale, pazientemente ha risposto:

Se sono dei menatorroni, saranno emarginati, e lo faranno i sindacati stessi. A noi conviene averli come interlocutori. Dovranno essere forti, e questa forza dobbiamo dargliela noi [...]. Non possiamo solo seguire il metodo della punizione. Forse che lo facciamo con i nostri figli? [no, no, rispondono i capi officina in coro].

Interviene Casertano, capo officina della verniciatura:

Il mio rappresentante aziendale è Spagnolo [un delegato molto combattivo e molto conosciuto]. Vedete bene che con uno come lui questi sistemi non funzionano!



Benussi:

Naturalmente daremo la forza solo a chi se la merita [...].

Altro capo officina con barlume di intelligenza:

Ma allora saranno scavalcati dagli estremisti!

Benussi:

Non pretendo che si faccia tutto dall'oggi all'indomani, noi siamo una democrazia molto giovane. Comunque il sindacato deve essere interessato e coinvolto.

Altro capo officina:

Ma non si può discutere con i rappresentanti aziendali: non conoscono le cose tecniche, non sanno la procedura...

Interviene il primo sociologo:

Voglio fare qualche esempio di come bisogna agire nei confronti dei delegati e nei rapporti col personale. Finora abbiamo seguito una strada sbagliata, che è stata quella di lasciar correre prima e poi punire. Questo in tutti i problemi giornalieri che abbiamo di fronte, sia davanti ad un operaio che non fa la produzione, che di fronte ad un assenteista o a un casinista. Dobbiamo in questi casi fare subito intervenire il rappresentante aziendale e fargli presente la situazione di quel dipendente. È un sistema che va applicato a tutti i livelli. Per esempio, quando c'è stato il cambio di Cuttica, Agnelli ha avvertito Carniti e Benvenuto prima ancora di renderlo pubblico, così ha avuto le spalle coperte di fronte a qualsiasi sorpresa.

Benussi:

Naturalmente ci saranno molti delegati da scartare...

Secondo sociologo, volgare ma sincero:

Parliamoci chiaro. Fino al '69 gliela abbiamo sempre messa nel sedere. Poi l'hanno fatto loro a noi. Adesso bisogna educarli.

Altro capo officina, insiste:

Ma i delegati o sono cretini o non vogliono capire!

Altro capo officina:

Abbiamo tutti delle colpe, facciamo un esame di coscienza [...].



Subito zittito dai colleghi. Dopo il tumulto un altro sociologo [Cantini, ex operaio, laureato in sociologia a Trento]:

Siamo seri, la lotta di classe è necessaria, comprare il sindacato non serve. A me lo stipendio viene pagato perché di qui esca un determinato numero di vetture al giorno. Abbiamo due strade: o la mano dura o la permissività. Noi abbiamo scelto di coinvolgere il sindacato.

Ha concluso Benussi:

Stiamo combattendo una guerra. Perderemo sicuramente molte battaglie, in ogni caso non bisogna perdere quella finale [...]. Con il nuovo sistema abbiamo già avuto successi. Ci sono stati due licenziamenti con il consenso del rappresentante aziendale, e non è successo niente. Questo significa che siamo sulla buona strada [...]. Questo tipo di riunioni è utile e continuerà. Audino si occuperà di estenderle fino al gradino più basso [...]. D'ora in poi ogni officina sarà dotata di un sociologo, con il quale il capo officina dovrà collaborare per tutti i problemi del personale [...]. Dai prossimi mesi Rivalta sarà divisa in 3 sezioni (meccaniche, carrozzerie e presse) che agiranno nella più completa autonomia.

Ancora più indicativi sono poi i comportamenti di ogni giorno di questa nuova dirigenza. Riunioni che il capo del personale convoca con tutti i rappresentanti aziendali dove vengono usati mezzi terroristici e minacce. Stessa tecnica nei confronti di diverse lotte di squadra.

L'Istituto di Marentino, che ha la propria sede in un lussuosissimo castello vicino a Torino ha un bilancio preventivo di 3 miliardi all'anno. Tra corsi di aggiornamento, conferenze, dibattiti, proiezioni, ogni anno si tengono 450 iniziative, che interessano circa 3.000 persone. I metodi didattici non sono tradizionali; sono incentrati sul lavoro in piccoli gruppi, dalle quattro alle sette persone, e sull'uso di casi aziendali completi, e con l'ausilio di apparecchiature costosissime. Una di queste, un "gioco per dirigenti d'azienda" costruito dalla General Electric permette agli scolari di misurare la loro intelligenza in simulazioni di concrete realtà aziendali. L'apparecchio è collegato, via satellite, con un terminale a Boston. Un giocatore vuole per esempio sapere se gli conviene comprare subito del rame cileno, o aspettare? Imposta la domanda del calcolatore e in mezzo minuto ha la risposta.

Il 1° ottobre 1973 a Marentino Umberto Agnelli ha letto ai direttori Fiat un discorso preparato per lui dai respon-



sabili della "Fondazione Agnelli." Ha esposto, sia pure in grandi linee, tutto il programma di ristrutturazione aziendale, del quale citiamo alcuni spunti importanti:

...Forti aumenti di costo di materiali e di manodopera, solo in piccola parte ribaltati sui listini; le agitazioni hanno comportato una perdita di circa 10 milioni di ore di lavoro nei primi 7 mesi del '73, il che ha portato con l'eccedenza dell'assenteismo ad una mancata produzione di oltre 200.000 vetture; sta diventando sempre più difficile il *corretto* uso del fattore lavoro, limitato da sempre nuovi vincoli sulla utilizzazione e sulla mobilità del personale. [...] L'efficienza dell'organizzazione aziendale non è aumentata come avevamo sperato e come era possibile. C'è stata una certa resistenza da parte dei vari livelli aziendali a cedere le prerogative, a snellire certe forme burocratiche, c'è stata, da parte degli enti periferici, una certa ritrosia (e incertezza e incapacità) ad assumere poteri e responsabilità di decisione. Quasi mai l'informazione e la responsabilizzazione sono scesi ai livelli delle unità produttive; alle divisioni; alle sezioni, mentre l'obiettivo era ed è quello di portare il più possibile l'unità integrata — con una larga parte di autonomia e quindi di responsabilità — verso il basso.

Dopo aver dichiarato che:

lo Stato deve sostenere quelle riforme che noi chiediamo insieme ai sindacati, prima fra tutte quella degli enti mutualistici e previdenziali e che il sindacato deve smettere di essere *utopistico all'interno della fabbrica per compensare frustrazioni a livello politico...*

e dopo le elucubrazioni della Fondazione sullo Stato industriale e corporativo e aver ancora bollato il sindacato di *nazionalismo* davanti a un'impresa con uno spazio internazionale, Agnelli ha concluso:

Vi voglio annunciare — qualche anticipazione vi è già stata fatta nei giorni scorsi — che al decentramento intendiamo dare un nuovo, logico, impulso, trasferendo ai gruppi quelle competenze che erano state provvisoriamente trattenute dagli staff centrali e che consentiranno ai gruppi stessi di assumere la *responsabilità globale* dei risultati. In pratica ciò significa alleggerire gli enti di staff per consentire loro di svolgere quelle funzioni — *normative, di strategia, di informazione, di controllo, di supporto all'alta direzione* — che sono tipiche...

L'azione educativa di sostegno alla decentralizzazione è stata tradotta in un programma che coinvolge la fascia medio-alta dei dirigenti (direttori e vicedirettori), in totale circa 600 degli oltre 1.800 dirigenti Fiat. Tale programma ha preso la forma di un corso-base, costi-



tuito da quattro "moduli" di due settimane ciascuno, distribuiti nell'arco di un anno, e incentrato su simulazioni, che sperimentano e mettono a fuoco le nozioni via via impartite. La denominazione stessa CSM (Corso di sviluppo manageriale) ne mette a fuoco filosofia e obiettivi. Il corso non intende infatti fornire nozioni specialistiche, ma dare ai partecipanti una dimensione imprenditoriale all'interno della filosofia dell'alta direzione. E cioè: *ad ogni livello*, ciascuno deve poter essere responsabile dei propri risultati; controllo e valutazione avvengono non sulle singole azioni, ma sui risultati finali. Quindi: delega del potere decisionale e delle risorse connesse, migliore conoscenza della realtà in cui l'azienda opera (sindacati, mercato), degli strumenti necessari alla sua conduzione (controllo, piano, budget), delle risorse di cui dispone (uomini e mezzi), della struttura necessaria (organizzazione).

A fianco dell'intervento generale (il corso-base) vengono svolti, sia dall'Isvor che dalle unità operative, interventi speciali, che hanno scopi limitati. Per esempio, introduzione al marketing, politica degli acquisti, controllo di gestione, introduzione all'elaborazione elettronica, nuovi contratti collettivi. Anche attraverso questi interventi, che interessano ognuno fasce diverse di quadri dirigenti, viene indirettamente fatta passare la nuova filosofia dell'alta direzione.

Con il ritmo attuale, ogni anno viene "passata" circa la metà dei quadri dirigenti Fiat (quindi, circa 900 persone). Va notato che, al momento attuale, non sembra esistere una pianificazione aziendale coerente per l'attività di educazione nel suo complesso. Lo sviluppo delle azioni a medio termine (corso-base e iniziative particolari) porterà a una seconda fase, cioè a un'azione di lungo termine, che presumibilmente inizierà con la fine del 1974. Gli elementi portanti saranno: 1) una (tendenziale) *programmazione* unitaria dello sviluppo dei quadri dirigenti Fiat, attraverso un corso-base per dirigenti e un insieme coordinato di interventi specialistici; 2) una *decentralizzazione* delle iniziative particolari alle unità operative, con l'Isvor come ente di coordinamento e di appoggio; 3) l'uso del *vettore educazione* da parte dell'alta direzione Fiat come "guida informale" e scarico di tensioni locali. La fascia scelta per l'azione a medio raggio (direttori e vicedirettori) è solo una delle alternative possibili. Le altre sarebbero state: a) azione



a "cascata," a partire dalla fascia alta dei dirigenti (responsabili di Gruppi, Divisioni e Direzioni Centrali); b) azione selettiva per unità, cioè agire su tutta una unità organizzativa (Divisione o Gruppo) anziché su di un livello gerarchico in tutta l'azienda.

Entrambe le alternative sono forse migliori in astratto, poiché agiscono su di una massa qualitativamente critica (la a) o permeano completamente un'unità (la b); ma impegnerebbero risorse molto maggiori di quella scelta (soprattutto la a), e tenderebbero ad incoraggiare spinte centrifughe (la b) da parte delle unità oggetto dell'azione. Va notato che mentre l'azione a medio implica un *rinnovo*, l'azione a lungo implica invece il *valiglio* e la selezione dei quadri dirigenti nell'intero arco della loro carriera.

Il primo limite al rinnovo dei quadri è quantitativo: la cadenza del corso-base è di 25 persone circa per corso e di non oltre 6 corsi all'anno, cioè circa 150 persone all'anno. Questo significa che, a decentralizzazione attuata (1974-75), meno della metà soltanto della fascia scelta (600 elementi) e l'8% dei quadri dirigenti Fiat è stato educato col corso-base. L'educazione è quindi in ritardo rispetto alla trasformazione organizzativa.

Il secondo limite è qualitativo. Nel corso-base non c'è la "crema" della Fiat, ma ci sono tutti, efficienti e inefficienti; né è tecnicamente e politicamente possibile operare una scelta preventiva. Questo comporta, dato il criterio non-meritocratico con cui i corsi vengono svolti, una flessione dei risultati potenziali.

Il terzo è politico. L'educazione è vivacemente sostenuta dall'amministratore delegato; ma viene avversata dai Gruppi che vedono in essa soltanto l'imposizione di un controllo tecnico-ideologico (si pensi alla nuova filosofia dei rapporti con il sindacato) ai propri quadri, e, indirettamente alla propria autonomia politica. E ciò proprio quando la decentralizzazione stessa li investe della responsabilità (e dell'autonomia) nella gestione delle proprie risorse, personale incluso.

### *Il significato del nuovo sistema amministrativo Fiat*

Con l'autunno del 1974 la Fiat — *tutta* la Fiat — ha iniziato nuove procedure di controllo di gestione. A che



cosa servono le procedure di controllo di gestione? Qual è la loro novità? Che cosa significa la loro scelta?

1. *A che cosa servono le procedure di controllo di gestione.* — Per poter conseguire gli obiettivi decisi per l'anno a venire, la direzione di un'impresa deve far sì che tutte le proprie attività siano orientate ad esso. L'insieme delle azioni tese a conseguire gli obiettivi vengono espone in un *piano*, mentre gli impegni assunti dalle varie componenti dell'impresa a fronte del piano sono espressi, insieme con le risorse assegnate all'uopo, in *budget*. Budget e piani sono gli strumenti e i documenti che garantiscono e ripartiscono in tutta l'impresa l'attuazione degli obiettivi della direzione. Le decisioni (e i negoziati) di piano e di budget vengono prese l'anno precedente la loro attuazione: così nel 1974 vengono formulati impegni e obiettivi per il 1975 a tutti i livelli. Il controllo di gestione (altrimenti noto come: controllo direzione o "management control") è il meccanismo che garantisce l'attuazione di piani e budget. I risultati effettivi sono confrontati con gli impegni di budget, e le differenze (scostamenti) rilevati. Se per esempio il budget carrozzerie per il mese di gennaio prevedesse: carrozzerie versate, 100.000; carrozzerie di scarto, 10.000; costo medio m.0. dir., 7 h/unità versata, e il risultato fosse stato: carrozz. versate, 96.000; carrozz. di scarto, 14.000; costo medio m.0. dir., 8h/unità versata, si avrebbero i seguenti *scostamenti sfavorevoli*:

	%	ass.
carrozz. versate	— 4	4.000
carrozz. di scarto	+ 40	4.000
costo med. MOD h/uv	+ 14	1

Lo scopo del controllo di gestione non sta nel rilevare gli scostamenti, ma nell'individuare cause e responsabilità attraverso un opportuno sistema di rendiconti, e infine di correggerli. Ogni responsabile di reparto è anche responsabile dell'attuazione del relativo budget, e viene valutato proprio su di esso. Scegliere un determinato tipo di controllo di gestione significa scegliere una politica e una strategia; significa responsabilizzare il dirigente o sul puro volume della produzione o sulla compressione dei costi o sul margine di



contribuzione, a prescindere dal volume della produzione.

2. *Qual è la novità delle nuove procedure di controllo di gestione.* — Essa consiste soprattutto nella delega del “risultato economico” al più basso livello possibile (per certi aspetti sino al capo-officina). Il concetto di “risultato economico” significa che la responsabilità fondamentale del dirigente non è quella di rispettare le singole voci di budget, ma di massimizzare, per ogni livello di attività, *la differenza unitaria fra costi e ricavi*. Un tale meccanismo di controllo è piuttosto complesso (dovendo essere flessibile) ma permette di individuare i margini di contribuzione delle singole lavorazioni in tutto il ciclo produttivo, e quindi l'origine e la causa delle perdite (scostamenti) sul prodotto venduto.

L'attuazione delle nuove procedure si estende a tutta la Fiat, e sarà operante a partire dal 1975. Poiché nella Fiat esistono diversi cicli di lavorazione, ogni comparto produttivo ne ha fatto una propria elaborazione. Vengono qui di seguito illustrate: a) la struttura organizzativa su cui si incentrano le nuove procedure; b) il sistema dei costi soggiacente; c) i limiti e le difficoltà che le nuove procedure incontrano.

a) *la struttura organizzativa.* Le nuove procedure si incentrano su tre responsabilità, a ciascuna delle quali corrisponde un analogo livello di autonomia: centri di profitto (CP); centri di responsabilità operativa (CRO); centri di responsabilità funzionale (CRF).

Sono CRO quelle unità il cui risultato è un prodotto o servizio tangibile, ma alle quali non corrisponde un ciclo completo (cioè un mercato specifico). Tali sono le officine (produzione) e le “gestioni” (vendite).

Sono CRF quelli l'azione dei quali si riflette direttamente (staff tecniche come: analisi del lavoro, analisi del valore ecc.) o indirettamente (servizi del personale, ecc.) sul prodotto o servizio dei CRO o CP. I CP sono il consolidamento di CRO e CF, e operano l'intero ciclo economico. Esempi di CP sono i gruppi, alcune divisioni (come la siderurgica), le filiali Italia.

La struttura delle responsabilità che così si forma è una piramide, in cui ogni livello risponde dei risultati conseguiti e negozia il proprio budget con il livello superiore. Ogni livello ha due tipi di voce di budget: controllabili e non controllabili. Le voci non controlla-



bili si riferiscono a tutto ciò su cui quel livello non ha autorità (per es. retribuzioni della manodopera, prezzi di trasferimento in entrata). La responsabilità di ogni livello è solo sulle voci controllabili a quel livello; ma tutte le voci di costo vengono imputate al prodotto venduto o ceduto dal centro di profitto cui quel livello si riferisce. È da notare che, mentre CRO e CP sono responsabilizzati sulla differenza costi-ricavi, i CF lo sono in generale solo sulle spese; anche se il risultato economico di un intervento delle staff tecniche viene non solo imputato ma anche evidenziato sul prodotto dei CRO.

*b) il sistema dei costi*, connesso alle nuove procedure da una parte determina il costo unitario del prodotto o servizio e dall'altra il risultato complessivo del singolo reparto (entrambi in funzione del livello di attività e dell'insieme delle voci di costo). Infatti, in ogni singola fase del ciclo, sono imputati al prodotto non solo la MO "normale," ma anche la MO di scarto, di manutenzione, i materiali ausiliari, gli sfridi, le perdite di MO, gli ammortamenti, ecc.; cioè non solo i costi variabili effettivamente sostenuti ma anche una quota parte dei costi fissi relativi al livello di attività effettivo. Poiché ogni CRO (e ogni CP) "ottiene" e "cede" a un certo prezzo, il livello dei prezzi di trasferimento è determinante non solo per profitti e perdite di un singolo centro (cioè per il controllo gestionale in senso stretto), ma anche per costituire riserve occulte o per trasferire risorse finanziarie: per esempio, in regime di prezzi crescenti o fluttuanti, la valorizzazione delle scorte a costi ultimi; oppure, cedere a un'affiliata un bene a un prezzo di trasferimento inferiore al suo valore. Inoltre, per quei beni per i quali esiste un prezzo di mercato, il prezzo di trasferimento con le nuove procedure viene fatto eguale al prezzo di mercato, in particolare nel caso che la cessione avvenga fra gruppi. Questo significa che se il prezzo di trasferimento dell'acciaio praticato "prima" è inferiore a quello di mercato, viene adeguato; il CP acquirente si rivarrebbe a sua volta sui propri prodotti del maggior costo sopportato. In questo modo il meccanismo dei costi permette alla Fiat di cavalcare l'inflazione delle materie prime.

*c) limiti e difficoltà*. Sono soprattutto dovute da una parte alla struttura organizzativa e ai quadri direttivi, dall'altra al grosso divario fra le varie unità Fiat. Delle procedure contabili come quelle che vengono introdotte



si avvalgono di tecniche raffinate, come la flessibilizzazione dei budget in funzione dei livelli di attività, ma esigono in contropartita un'elevata efficienza nei collegamenti fra i vari centri e un'attività di controllo amministrativo molto più intensa (i dati sono molto di più e coinvolgono molte più posizioni). È proprio qui che si frappongono le maggiori difficoltà. La struttura organizzativa non solo è scollata dalla situazione reale, e agisce da freno, ma è anche instabile (tipica la situazione del gruppo auto). Infine i quadri amministrativi sono di bassa qualità e isolati; e non è previsto nessun piano sistematico per il loro rinnovo. Il divario fra i gruppi e fra le varie sezioni al loro interno è grande; ma proprio le unità più compatte — come il gruppo veicoli industriali e la Siderurgica — coincidono con le più favorite dal meccanismo dei costi, in quanto hanno un flusso di produzione continuo, riforniscono gli altri gruppi e hanno inoltre un proprio mercato (p. es. il GVI rifornisce di gruppi meccanici i Trattori e la Fiat-Allis e utilizza la rete di vendita del GA). Di qui il sapore punitivo che le nuove procedure assumono per il GA, che si vede inchiodato alle proprie perdite; è in esso perciò che stanno le maggiori resistenze.

3. *Che cosa significa la scelta delle nuove procedure.* — Il tipo di procedure scelto dalla direzione generale della Fiat tende al passaggio da una contabilità a costi ultimi a una contabilità a costi standard, e da una struttura organizzativa ancora accentrata a una completamente decentrata in unità autonome (unità di trasformazione primaria, unità di prodotto terminale, unità di commercializzazione). L'autonomia dei gruppi nella gestione si accompagna alla delega ai gruppi degli investimenti "ordinari," e alla crescita della nuova direzione centrale di Rossignolo — lo Sviluppo Aziendale —, una vera e propria banca di cervelli orientata alla pianificazione strategica e all'impostazione dei nuovi progetti. La liquidazione della vecchia guardia — Palmucci & c. — inchiodata nel GA, in cui sono stati infiltrati uomini di Agnelli come Cuttica, l'aumento del fatturato (dei prezzi) e dei profitti determinato dai nuovi prezzi di trasferimento, saranno i principali effetti indotti nel breve periodo (1975) dalle nuove procedure. Ma l'ambiente in cui le nuove procedure operano porterà nel medio termine (1976) alla trasformazione della stessa organizzazione



Fiat. Poiché la struttura dei costi introdotta è connessa al comparto produttivo, il tipo di organizzazione più adatta a riceverla e a svilupparla è un'organizzazione multinazionale dei singoli gruppi, guidata dalla società madre trasformata in holding. È già in atto (1975) l'unificazione amministrativa nel GVI della Unic (ex Fiat-France) e dei Veicoli industriali Brasile. La ristrutturazione del GA in divisioni tecnologiche, l'introduzione di una nuova politica finanziaria sono altri anelli dello stesso processo.

Certamente, il nuovo sistema gestionale è solo uno strumento; ma anche attraverso di esso passa la politica della Fiat, che tenterà di fare della ristrutturazione, della sovvenzione e del disinvestimento in Italia il trampolino di lancio per la propria avventura multinazionale.

### Appendice

A settembre 1974, la direzione informazioni della Fiat comunicava gli avvenuti cambiamenti nell'organizzazione aziendale del gruppo auto. Tutto il gruppo risulta diviso, come era previsto, in tre grandi "divisioni": stampaggio, meccanica e carrozzeria che comprendono numerosi stabilimenti ciascuna.

Le nuove divisioni, ed i nuovi dirigenti, sono i seguenti:

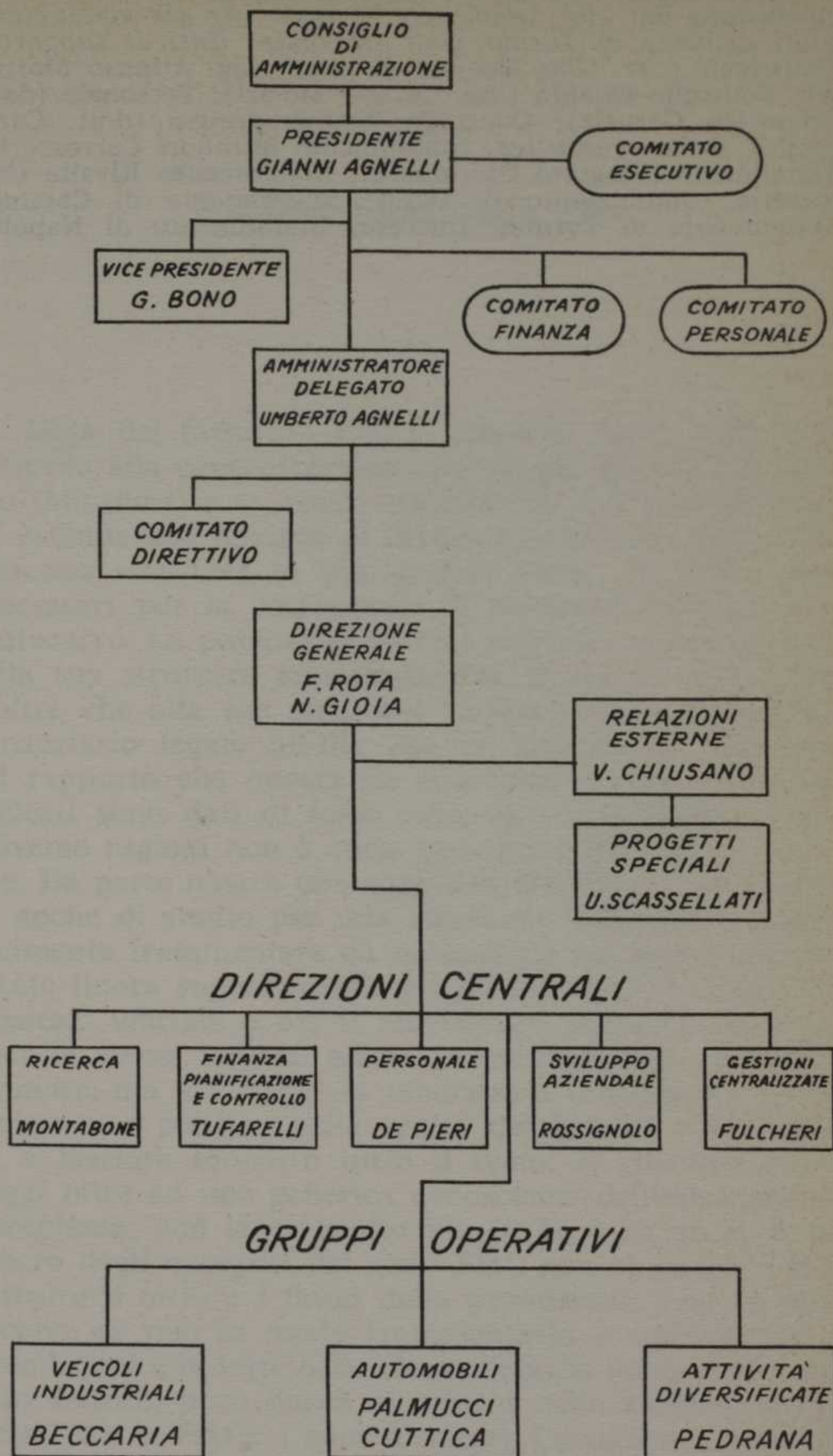
1) *Divisione stampaggio*, affidata all'ing. Carlo Ardisson, così articolata: *Enti di supporto*: Tecnologie (ing. Sergio Taverna); Acquisti (p.i. Mario Bogetti); Controllo Qualità (ing. Remo Villa); Personale (dott. Giovanni Berthod); Controllo Amministrativo (dott. Giancarlo Colombo). *Unità produttive*: Stabilimento Mirafiori Presse; Stabilimento Lingotto Presse; Stabilimento Rivalta Presse; Stabilimento Costruzione Stampi.

La divisione stampaggio ha inoltre sovrintendenza tecnico-funzionale sul settore presse dello stabilimento di Desio.

2) *Divisione meccanica*, affidata all'ing. Amedeo Peyron, coadiuvato dal cav. uff. Mario Bertone per le produzioni di motori, cambi e differenziali (stabilimenti di cui al sottoindicato punto A) e dall'ing. Giuseppe Ricci per le altre produzioni di meccanica (stabilimenti di cui al sottoindicato punto B, così articolata: *Enti di supporto*: Tecnologie (cav. Angelo De Giulio); Acquisti (ing. Giorgio Rigazzi); Controllo Qualità (cav. Giulio Accossato); Personale (dott. Paolo Dazzi); Controllo Amministrativo (dott. Alberto Collino). *Unità produttive*: A) Stabilimento Mirafiori Meccanica; Stabilimento di Termoli; Stabilimento di Vado; B) Stabilimento Rivalta Meccanica; Stabilimento di Bari; Stabilimento di Firenze; Stabilimento di Sulmona; Stabilimento di Cento; Stabilimento di Villar Perosa; Stabilimento Costruzione Ricambi.



# NOUVO ORGANIGRAMMA DIRIGENZIALE FIAT<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Oltre alla divisione in gruppi operativi autonomi, i maggiori cambiamenti riguardano il peso aumentato di alcune direzioni centrali (Sviluppo aziendale, Ricerca e Gestioni centralizzate) e la formazione di una direzione per i Progetti speciali affidata ad Ubaldo Scassellati, ex direttore della Fondazione Agnelli.



3) *Divisione carrozzeria*, affidata all'ing. Cesare Bracco, coadiuvato dal cav. Domenico Ferraris per gli stabilimenti fuori dell'area di Torino, così articolata: *Enti di supporto*: Tecnologie (cav. Gino Genta); Acquisti (ing. Alfonso Mormile); Controllo Qualità (ing. Aurelio Molari); Personale (dott. Domenico Gargale); Controllo Amministrativo (dott. Carlo Raule). *Unità produttive*: Stabilimento Mirafiori Carrozzeria; Stabilimento Lingotto Carrozzeria; Stabilimento Rivalta Carrozzeria; Stabilimento di Desio; Stabilimento di Cassino; Stabilimento di Termini Imerese; Stabilimento di Napoli.



## CAPITOLO SESTO

### La Fiat fuori della Fiat

Metà del fatturato Fiat è prodotto fuori della Fiat. Intorno alla concentrazione operaia più grande del mondo (Mirafiori) e ai grossi stabilimenti dell'area torinese, si estende una miriade di fabbriche che ogni giorno forniscono alla Fiat la più grande parte dei 6.000 pezzi necessari per la costruzione di un'automobile o di un autocarro. La potenza della Fiat non può essere limitata alla sua struttura amministrativa di società per azioni (oltre che alla sua struttura multinazionale di capitale finanziario legato all'Ifi), ma va sicuramente ampliata al rapporto che questa ha con tutte queste situazioni. Questi sono dati di fatto noti, ma ai quali finora per diverse ragioni non è stato prestato sufficiente attenzione. Da parte nostra una oggettiva difficoltà di intervento e anche di studio per una situazione talmente estesa e talmente frammentata da necessitare un impegno che è stato finora superiore alle possibilità; per il movimento operaio ufficiale e per il movimento sindacale, in parte per le stesse ragioni, anche se naturalmente in misura minore, ma anche per la tendenza a limitare il proprio intervento politico nella realtà dei grandi stabilimenti e a lasciare scoperto tutto il resto. Il risultato è che oggi oltre ad una generica conoscenza dell'esistenza del problema, non si va molto più in là. Non si sa il numero degli occupati del ciclo Fiat, non si riesce a ricostruire il ciclo e i flussi della produzione, non si conoscono, se non in modo frammentario e contingente, le condizioni e le lotte della classe operaia occupata in questo settore; poco finora si è fatto nello studio dei rapporti tra la Fiat e i suoi fornitori. Certamente però ora l'intervento non è più dilazionabile. I grandi temi legati al futuro dell'industria automobilistica, in particolare



in Italia in questo momento i temi legati ad una riconversione di questo settore verso un ipotetico nuovo modo di accumulazione capitalistica; le ripercussioni della "crisi" energetica, la ristrutturazione della produzione, sia quella reale dell'utilizzo degli impianti, del blocco delle assunzioni e dei piani di sviluppo nell'area metropolitana torinese, sia quella ideologica del nuovo modo di fare l'automobile, non possono prescindere dalla conoscenza e quindi dall'impegno dell'intervento in questo settore, pena la possibilità di compiere gravi errori di valutazione, e l'abbandono di un vasto settore di classe operaia. Qui vogliamo sottoporre alcune *ipotesi* ed alcuni dati di partenza dell'analisi sul "ciclo Fiat."

Il sistema di produzione Fiat, così come si è venuto consolidando in decine di anni, ha sempre visto come caratteristica costante la tendenza ad una *grande concentrazione della produzione finale dell'automobile in enormi stabilimenti* e di converso alla dispersione, soprattutto nell'area torinese e piemontese, dell'industria satellite, fornitrice della produzione (a monte) e legata a valle a tutto quello che concerne la vendita del prodotto, la sua riparazione, il suo cambiamento parziale o totale. *Secondo dichiarazioni di Agnelli, se si considera in questo modo il numero di occupati nel settore legato all'automobile, questo arriva a comprendere fino a più di 2.000.000 di dipendenti.* Le ragioni della formazione di questa struttura sono abbastanza facili da comprendere. Da una parte il gigantismo industriale di Mirafiori o di Rivalta permette un'organizzazione del lavoro che elimina di molto i passivi del trasporto e permette una intensificazione dello sfruttamento diretto ed è stato accompagnato dall'introduzione alla metà degli anni Cinquanta del sistema di lavorazione a catena; dall'altra le ragioni di scelta politica sono anch'esse evidenti: la scelta della concentrazione al Nord dell'industria sulle spalle dell'emigrazione meridionale per attuare la mobilità della forza lavoro e la diminuzione reale del costo e per quanto riguarda la Fiat "al di fuori della Fiat," *una divisione netta all'interno della metropoli, tra una classe operaia sicura del proprio posto di lavoro e mantenuta in pace da una politica di paternalismo e di repressione, e una classe operaia discriminata sul salario e soggetta ad essere la prima colpita dalle oscillazioni del mercato: e questa è quella legata principalmente a*



Torino alle industrie fornitrici, un settore dilatabile o restringibile a seconda delle esigenze.

Negli anni Cinquanta, gli anni in cui il sindacato e il partito vengono espulsi dalla fabbrica, la Fiat riesce a modellare il mercato del lavoro dell'area di Torino proprio su questa base. Mentre dal '51 al '58 la produzione degli autoveicoli Fiat aumenta del 159% (rispetto al 60,1 nazionale), l'incremento dell'occupazione alla Fiat è solo del 6,9%; nello stesso tempo l'occupazione generale a Torino aumenta del 23% per gli operai dell'industria e del 43% per operai e impiegati del commercio, dei servizi, del credito, e mentre subiscono la decadenza l'industria tessile e quella chimica. *Per il settore metalmeccanico in generale quindi aumenta di poco l'occupazione nei grandi stabilimenti, mentre esplode il settore delle piccole e medie industrie.* E mentre la produzione alla Fiat cresce moltissimo grazie alla messa in atto dell'organizzazione scientifica dello sfruttamento, la forza degli operai della Fiat è drasticamente limitata proprio dalla loro posizione nel mercato del lavoro. Gli operai Fiat godono della stabilità del posto di lavoro, di un salario più alto, di alcuni servizi sociali dipendenti direttamente dall'azienda, ma pagano tutto ciò con l'isolamento dal resto del tessuto produttivo e possono mantenere queste differenze unicamente in un clima di pace sociale, e davanti ad un esercito industriale di riserva pronto a prendere il loro posto.

*Gli anni Sessanta vedono l'inversione totale di questo processo.* Aumenta del 50% l'occupazione alla Fiat in confronto al 6,9% dei dieci anni precedenti in concomitanza con l'inserimento della produzione Fiat sul mercato estero, *una fascia di industrie fornitrici compie il salto tecnologico che le porta a trasformarsi in medie industrie con un'organizzazione del lavoro simile a quella Fiat;* diminuisce drasticamente il settore tessile, alimentare, minerario.

Alla fine del processo, che coincide con l'esplosione del '69 alla Mirafiori, *la forza della classe operaia è ben più grande di quella degli anni Cinquanta,* perché il divario esistente tra gli operai Fiat e il resto del tessuto sociale si è molto ridotto, perché tutta una fascia di lavoro sotto salariato e precario si è spostata verso l'alto e verso un salario più sicuro (davanti ad un'incipiente scarsità di manodopera — non scarsità in assoluto, ma pericolosità ad aumentare la "congestione" urbana — le



medie aziende sono costrette ad aumentare i salari per non provocare un flusso di operai verso la Fiat). Si comprende quindi come la lotta e i contenuti di Mirafiori possano facilmente estendersi a tutta quella serie di fabbriche che hanno le stesse contraddizioni antagoniste della Fiat; una classe operaia "necessaria" e non eliminabile, un'organizzazione del lavoro che riproduce gli stessi contenuti egualitari della Fiat, e la facile estensione delle forme di resistenza al lavoro (l'assenteismo). Ma nello stesso tempo in cui si stabilisce verso l'alto una fascia di medie imprese, non scompare la restante parte dell'industria fornitrice dell'auto, cioè uno strato di piccole e piccolissime industrie (fino alle "boite") dove lavora quella parte di classe operaia che è stata espulsa dall'organizzazione scientifica dello sfruttamento. Gli anziani che non tengono i ritmi Fiat, le donne che fanno troppe assenze ed hanno produttività più bassa, e i giovani disoccupati con diploma considerati il più delle volte indesiderabili perché protagonisti delle lotte della scuola. I rapporti tra queste due fasce sono costanti, e in pratica la seconda funge ancora rispetto alla prima da polmone, regolabile, a seconda delle esigenze produttive. Si verifica cioè un continuo travaso dalla Fiat alle medie fornitrici e da queste a cascata fino ai piccolissimi fornitori e al lavoro a domicilio, che subisce un'espansione pari alla forza della classe operaia nei grandi complessi. Ci preme mettere in chiaro che questa strutturazione, specialmente nella sua larga fascia finale non è residuo del passato, non è forma di capitalismo immatura, ma è l'altra faccia necessaria e indispensabile del capitale progressista. Dividere a Torino queste due forme di capitalismo, come dividere due concetti antagonisti profitto e rendita è una grave ingenuità. Anche se il termine a Torino non è usato, questa struttura si può riferire a quella dell'appalto e del sub-appalto nel Mezzogiorno. Se si tiene poi presente il turn-over, imposto dalla Fiat, che è circa del 10% all'anno, si vede come la circolazione tra i vari settori sia continua e funzionale.

Dai dati della popolazione occupata a Torino e nella cintura appare evidente un altro aspetto importante del ciclo di produzione Fiat: l'espulsione dalla città verso la cintura di occupati nell'industria metalmeccanica, il rigonfiamento dei paesi satelliti, l'espansione in queste zone delle medie (e piccole) industrie, un processo dove



nuovamente profitto e rendita sono strettamente legati. La crisi che comincia a colpire l'industria dell'automobile in Italia a partire dal '70 provoca poi altri cambiamenti. Non è crisi di domanda, data l'espansione continua della richiesta di automobili sul mercato mondiale e la dilatazione del mercato che permette di salvaguardarsi (o di ridurre al minimo) dalle crisi del mercato interno; essa è invece crisi di ristrutturazione, ricerca di ricostruzione di un elevato saggio di profitto nel settore combattendo frontalmente quella forza operaia che ha causato la diminuzione. La crisi energetica offre oggi alla Fiat la possibilità di accelerare grandemente questo processo; alcuni dati sono già stabiliti: *il blocco delle assunzioni nei grandi stabilimenti, l'aumento della repressione contro la resistenza al lavoro, l'automatizzazione di numerose lavorazioni* sono una faccia della medaglia: l'altra, complementare è di nuovo *la dilatazione degli "appalti," del lavoro nero, del lavoro precario o a domicilio*. Un grosso aumento delle iscrizioni all'albo degli artigiani lo testimonia come pure la costante espulsione di lavorazioni dai grossi stabilimenti verso l'esterno. Ma, a differenza degli anni Cinquanta, il capitalismo dell'automobile non è in grado di ricreare la pace sociale dentro i grossi stabilimenti con una politica degli alti salari (non glielo permettono né il suo stato economico, né la mancata garanzia di poter fermare il processo all'interno dei propri stabilimenti): l'unica alternativa è quella del decentramento, della frammentazione della forza operaia. Un progetto però che davanti all'attacco generale dell'inflazione non può che portare ad un'estensione delle lotte anche in questo settore e che si presenta quindi come risposta affannosa in attesa di una soluzione politica più generale.

Vediamo ora alcune caratteristiche che emergono a primo acchito sui rapporti tra la Fiat e le sue industrie fornitrici. Temi che per ora sono enunciati in modo superficiale e sui quali sarà necessario approfondire l'analisi.

1. *C'è una prima fascia di fornitori che vengono dall'estero*. Sono circa una trentina e forniscono alla Fiat particolari meccanici con contenuto tecnologico, molto elevato, (soprattutto per i modelli più grandi) che la Fiat preferisce acquistare piuttosto che fabbricare in proprio perché necessiterebbero di macchinari costosi e di perso-



nale qualificato.<sup>1</sup> Bisogna ricordare a questo proposito che la Fiat tra le grandi industrie automobilistiche del mondo è quella con tecnologia più bassa. Alcuni dati sono significativi: la lavorazione del motore, in particolare del cilindro, che è automatizzata alla Volvo e alla General Motors per il 98% alla Fiat lo è solo per il 37%. Altri esempi possono essere fatti per la scatola del cambio, per i giunti omocinetici, e così via. (Dimostrano come l'alta produttività della Fiat non sia dovuta alle innovazioni tecnologiche ma allo sfruttamento della forza lavoro più intensivo.) Tra questi fornitori, che sono da considerare per la maggior parte completamente autonomi dalla Fiat e in genere sono grosse aziende, troviamo in maggioranza fabbriche tedesche, francesi e svizzere. Ma pezzi dall'estero vengono anche dagli stabilimenti Fiat in Jugoslavia (la Zastava Fiat) e, in misura maggiore o minore a seconda delle esigenze, anche dalla Seat di Barcellona, e in un prossimo futuro dalla Polski Fiat (il cui stabilimento, come è noto sarà tra breve in grado di fornire la grande parte dei motori della "126" necessari non solo per il montaggio in Polonia, ma anche per quello in Italia, diminuendo così notevolmente l'importanza dello stabilimento di Termoli negli Abruzzi). Questa seconda fascia di fornitori completamente diversa dalla prima per le caratteristiche, *non è altro che l'estensione internazionale del ciclo di produzione integrato che serve a renderlo più elastico e meno vulnerabile dalle lotte*. A questo proposito la Fiat sta portando a termine operazioni economiche per la fornitura di un numero grandissimo di parti in plastica e similpelle (imbottiture, sedili, rivestimenti interni) che oggi sono forniti da stabilimenti di media grandezza in Italia, dalla Bulgaria e dalla Romania.

2. *Tra i fornitori italiani, una prima fascia è rappresentata dalle sezioni Fiat*. Troviamo la Ages, la Autobianchi, la OM, le fonderie di Carmagnola, Mirafiori e Borgaretto, le Ferriere, gli stabilimenti di Marina di Pisa, Avigliana, le officine di ricambi di Firenze, di Bari, la sezione

<sup>1</sup> Citiamo tra esse la Z F. tedesca e la Warner Gear (Usa) per i cambi automatici, la Seeger tedesca per "anelli particolari," la Nomel francese per le rosette "nomel," la Lobro tedesca e la Birfields svizzera per i giunti omocinetici, la Champion belga per le candele, più una trentina di altre industrie.



di Vado Ligure, quella di Sulmona, la sezione Metalli, le sezioni lubrificanti, la sezione materiale ferroviario. *Una seconda è rappresentata da aziende in cui la Fiat e l'Ifi hanno grosse partecipazioni o la partecipazione totale*: Magneti Marelli (89%), l'Ivi (100%), Stars (100%), Borletti (33%), Rabotti, Weber (100%), Inves, Lancia (consociata al 100%), Moto Fides (100%), e altre come l'Impes, del gruppo Ifi. Vi è poi un rapporto particolare con le grosse fabbriche di pneumatici, sia in Italia che in Francia. In pratica i programmi di produzione sono studiati insieme ai grandi fornitori italiani (Pirelli, Ceat, Michelin italiana) e le forniture sono divise con accordi proporzionali. Lo stesso rapporto vige ancora con la Michelin (Citroën) e non è stato cancellato dal fallimento dell'accordo Fiat-Citroën e riguarda specialmente i mercati esteri. (È interessante notare come in tutti questi scambi internazionali la Fiat riesca a sfuggire ai dazi e alle imposte fiscali.)

3. *Una terza fascia di fornitori italiani* riguarda quelle aziende che hanno compiuto un grosso salto nell'organizzazione del lavoro e nella tecnologia, che sono aumentate di molto per ampiezza, e che oggi rappresentano delle parti staccate della Fiat con un rapporto di dipendenza produttiva da essa. Fabbriche di fanali come la Carello e la Altissimo, la Cromodora (per la costruzione dei cerchioni delle ruote), molte fabbriche in particolari in gomma, molti mollifici, fabbriche di accessori e pezzi di ricambio. La dipendenza economica dalla Fiat di queste fabbriche, finora totale, è però per alcune di esse da mettere in dubbio per i movimenti finanziari che hanno portato i padroni di queste fabbriche a cederle a potenti gruppi finanziari esteri (in primo luogo l'Itt). La Carello è stata venduta al capitale americano, la Face Standard, la Way Assauto, la Gallino, la Altissimo più altre venti medie fabbriche della provincia di Torino sono diventate di proprietà della Itt. Questo non può che significare, anche se non a breve scadenza, una ulteriore espansione di questi settori ed una dipendenza molto meno accentuata dalla Fiat, nel progetto di diventare grossi complessi industriali in grado di fornire diverse industrie dell'auto e in questo modo di mettersi in posizione di oligopolio nel mercato automobilistico. (In particolare la penetrazione del capitale americano nell'industria sussidiaria dell'auto specie in provincia di To-



rino, di cui per ora si conoscono solo i movimenti ufficiali, dovrà essere oggetto di studio approfondito.) Sempre a livello dei grossi fornitori, parallela alla spinta centrifuga che porta fuori del dominio incontrastato Fiat molte industrie e le colloca in posizione di forza, un'altra tendenza, contraria, di razionalizzazione e di centralizzazione è stata portata avanti dalla Fiat e dall'Ifi. È stata compiuta la formazione di un consorzio di fabbriche, detto "gruppo Rossi" che collega in un unico blocco amministrativo circa undici fabbriche fornitrici di particolari meccanici, di accessori ed altri sono la Atrema, la Giustina, la Berto, la Di Palo, la Morando, la Pinto, la Imp, la Nebiolo, la Rambaudi, la Colubra-Lamsat, la Sass. Il gruppo avrà la sua sede nella cintura sud-ovest di Torino. Anche nel settore delle macchine utensili la Fiat sta avviando una concentrazione del settore che dovrà comprendere lo scorporo dalla Olivetti del settore macchine utensili e la sua fusione con altre industrie legate all'Ifi. Su questo terreno la Fiat aspira a compiere la stessa manovra del capitale americano per le sussidiarie dell'auto. *Diventare cioè la fornitrice anche per altre industrie automobilistiche di macchinari e di progetti (legati alla formazione della Fiat Engineering) per la costruzione di stabilimenti, basandosi sulla esperienza attuata soprattutto in Unione Sovietica.* Anche per il settore dei pezzi di ricambio la Fiat ha annunciato un'espansione e una ristrutturazione del settore, che dovrebbe fornire grossi profitti in parte per la maggiore richiesta di pezzi di ricambio derivata dalla più lunga vita che ha ora l'automobile (a sua volta questa derivata dal suo maggiore costo di acquisto) e in parte dai noti sovraprofitti che vengono fatti in questo settore quando si è in posizione monopolistica e si può godere di un sistema capillare di assistenza quale è quello che la Fiat ha già in Italia e sta mettendo in piedi in tutti i mercati dove è presente.

4. Rimane ora l'ultima fascia di fornitori, quelli piccoli e piccolissimi che rappresentano la maggior parte numerica del complesso produttivo dell'automobile. Come abbiamo visto è una strutturazione che nasce con la nascita stessa della Fiat e che ad essa fornisce la valvola di sfogo sia nella produzione, sia nei costi di produzione. Sono in genere fabbriche che costruiscono particolari in acciaio o in gomma e plastica per la meccanica e car-



rozzeria, viteria o altra minuteria, officine di stampaggio con piccole presse oppure piccole fonderie. La dipendenza di questo settore dalla Fiat è assoluta per molti motivi: a) innanzitutto la provenienza delle materie prime che vengono fornite dalla Fiat; b) il macchinario, spesso è quello obsoleto che la Fiat ha modificato; c) la progettazione e i disegni dei pezzi da costruire, che viene direttamente dagli uffici tecnici della Fiat; d) il sistema di credito bancario che passa tutto dalle finanziarie Fiat; e) la proprietà di queste officine è in mano nella maggioranza dei casi a "uomini Fiat," capi squadra e capi reparto ai limiti della pensione, operai specializzati aiutati dalla Fiat ad insediare l'officina, e così via; f) i piani di produzione, i tempi di lavorazione sono dipendenti dai ritmi Fiat. Ultimamente i programmi di produzione vengono dati ogni 15 giorni). È chiaro come in generale alla Fiat questo sistema di approvvigionamento serva per scaricare i propri costi. Ma non solo questo: serve per portare fuori dalla fabbrica le lavorazioni più pericolose e più nocive (per esempio fonderie, stampaggio, cromature, verniciatura) ed in qualche caso anche quelle che richiedono una maggiore specializzazione, in luoghi dove i salari sono decisamente inferiori a quelli Fiat, le misure antiinfortunistiche pressoché assenti, e la forza della classe operaia è molto compressa sia dalle piccole dimensioni delle officine, sia dal rapporto che si instaura tra il piccolo padrone e i suoi operai (che come abbiamo visto per tutti questi anni sono stati quelli espulsi dalle grandi concentrazioni industriali).

La resistenza al lavoro che si esprime nei grandi stabilimenti, ma anche nelle medie industrie fornitrici, qui ha molto meno capacità di farsi valere. Gli straordinari sono pratica comune, l'aumento dei ritmi passa con facilità e la pratica delle "buste nere" o dei "premi cottimo" è anch'essa nota. Da questa struttura, in condizioni di grande domanda da parte della Fiat, discende tutto il sistema del sub-appalto, a cascata fino a raggiungere le boite di pochi operai che lavorano con macchinari di basso costo, e persino al lavoro a domicilio.

Allo stato attuale è impossibile conoscere il numero di occupati in questo settore, perché esso non è stabile, ma varia a seconda delle esigenze, e anche perché il più delle volte il lavoro prestato è il secondo lavoro, magari fatto dopo otto ore alla Fiat. Se a Torino esiste il mercato delle braccia di Porta Palazzo e il cottimismo per



l'edilizia in mano ai racket mafiosi (che tanto scandalo provoca nei giornali borghesi paragonato alla serietà della logica del profitto delle grandi imprese), un altro racket, quello delle donne, degli apprendisti, degli anziani, ed anche quello degli operai già occupati, avviene nei bar delle barriere e in tutti i quartieri operai. Se non bastasse questa realtà a dimostrare l'inconsistenza della divisione tra "capitalismo arretrato" e "capitalismo avanzato," un altro esempio, ancora più attuale, renderà bene l'idea. Ci riferiamo al "nuovo modo di fare l'automobile." Come abbiamo già detto il lavoro proposto ad "isole," che non è stato ancora attuato, può esistere solo come fase ultimale del montaggio della vettura e necessita di un approvvigionamento di pezzi già semilavorati: già qui nelle proposte della Fiat si capiva che la lavorazione di questi pezzi (lavorazione assolutamente monotona, parcellizzata, ed alienante) non potrà avvenire né sull'isola, né in fabbrica, ma avverrà fuori dalla fabbrica, e proprio c'è da immaginarsi che avverrà a livello delle boite. Se le isole non sono state attuate, la pratica di portare fuori lavorazioni dai grossi stabilimenti, Mirafiori in particolare, va avanti da diversi mesi, ed ora con il blocco delle assunzioni ha subito uno scatto in avanti di grossa portata. Costruire lo stesso numero di automobili (se non di più) con meno operai occupati direttamente, e con gli espulsi in condizioni di sottosalario: questo è il progetto di Agnelli. Progetto che non ha nessun volto umano. Una razionalizzazione interna del settore dei fornitori è poi legata oggi alla ristrutturazione amministrativa dell'impresa. Come è stato annunciato da Agnelli, la Fiat sarà divisa in "divisioni tecnologiche" autonome da un punto di vista amministrativo, produttivo, di gestione aziendale. Significa per esempio che uno stabilimento come Mirafiori sarà diviso in tre parti, carrozzerie, meccaniche e presse, tutte tre con un direttore che risponderà di tutto il ciclo che lo interessa, dagli acquisti alla quantità di produzione finale. Oltre ad essere una responsabilizzazione di quadri intermedi ed un maggior potere discrezionale sulle normative salariali, questo permetterà sempre di più quella divisione per "unità produttive" e quella formazione del bilancio aziendale che permette alla Fiat di giocare sulle entrate e sulle uscite in modo del tutto incontrollabile, e di potere sempre sembrare in difficoltà economiche. Per quanto riguarda gli acquisti significa anche un tentativo di razio-



nalizzazione di un settore che è sempre stato alla mercé della camorra e degli intrighi dei vari direttori e capi servizio della Fiat che finora hanno giostrato fra i favoritismi e il marasma piú totale assicurandosi grossissimi guadagni. Se da un lato il potere di questi non si può immaginare diminuito, la fascia di fornitori dipendenti da ogni divisione tecnologica sarà delimitata con maggiore rigidità e con maggiore controllo e la dipendenza dei fornitori verrà accentuata. Un passo avanti nella razionalizzazione della sottomissione delle piccole industrie fornitrici, perfettamente in linea con la politica fin qui perseguita. Non si può scindere certo la dipendenza sul piano dell'organizzazione del lavoro che porta la dequalificazione, il lavoro nocivo la struttura precaria al di fuori della fabbrica e ad interessare un numero sempre piú grande di lavoratori, dalla dipendenza economica di queste fornitrici. Lo scarico dei costi non avviene solamente nei termini reali del lavoro sottosalariato, e dei minori costi derivanti da minori lotte e minore assenteismo, ma anche in maniera diretta con l'intervento della Fiat sulle fornitrici che in questo caso si comporta come il monopolio su concorrenti che non possono nella maggior parte trovare un altro mercato. In tutti i periodi di crisi la Fiat, in diverse forme, ha minacciato (e talvolta messo in atto) di non saldare i crediti ai suoi fornitori o di diminuirli drasticamente, oppure come ha fatto al primo annuncio della crisi energetica nello scorso dicembre, ha annunciato di non accettare nessun aumento di listino da parte dei fornitori; una mossa che da una parte è riuscita a ottenere aumenti dei propri prezzi di listino e d'altra parte ha frenato la ricerca di maggiore profitto delle fornitrici. Piú in generale, con la formazione della Federmeccanica in cui le fornitrici Fiat sono tra le rappresentanti piú numerose, la Fiat è poi riuscita a legare a sé e ad usare come forza d'urto reazionaria tutto questo settore e ad imporre per esempio le "contropiattaforme" dello scorso anno. Quanto poi il settore delle industrie fornitrici sia ora vulnerabile dalla lotta operaia, si capisce dall'andamento della lotta degli operai della gomma-plastica in questi ultimi mesi; lotta che ha scompaginato i programmi di produzione e che ha messo a rischio la stessa possibilità di funzionamento dei grandi stabilimenti, prima con gli scioperi articolati nelle fabbriche di pneumatici, poi con il blocco dei cancelli alla Magneti Marelli, alla Pirelli e alla Michelin, ma



soprattutto con le azioni di lotta dura alla Stars di Villastellone, alla Ages e in altre minori.

Questi avvenimenti ci permettono ora di trattare più da vicino alcuni altri problemi, legati in primo luogo ai movimenti compiuti dalla Fiat per razionalizzare e cambiare il settore; alla conduzione sindacale delle lotte in questo settore, ai modi in cui si è sviluppata (specie in alcuni centri significativi) la lotta degli operai legati al ciclo; ai cambiamenti già attuati dalla Fiat nel campo dell'organizzazione del lavoro nelle proprie sezioni. Per il primo punto di discussione, la cosa più utile è forse esaminare un documento importante "interno" Fiat, in cui vengono tracciate le nuove modalità di operazione nel settore acquisti. È un documento che segue ad uno studio commissionato ad una società di consulenza americana (la Worden & Risberg) e che, nel mare delle cose ovvie, presenta alcuni aspetti molto importanti. Le decisioni ivi annunciate hanno carattere di ufficialità.

I punti in discussione nel documento sono legati alla necessità della Fiat di decentrare il sistema degli acquisti, la situazione venutasi a creare con la maggiore libertà di scambio di merci tra le nazioni del MEC; l'impatto dell'IVA in Italia; lo studio della convenienza tra l'acquisto o la produzione all'interno della Fiat stessa. Si tratta di un progetto di razionalizzazione che comporta cambiamenti di vasta portata, legati alla maggiore vulnerabilità attuale del ciclo, di fronte alle lotte, alla ristrutturazione internazionale Fiat e ai suoi progetti deflazionistici in Italia. Ma prima di scendere nei particolari è bene ricordare che nello studio dei cambiamenti già individuati in atto alla Fiat (maggiore peso della produzione all'estero e del mercato estero; maggiore peso del settore veicoli industriali; tendenza alla saturazione del mercato automobilistico italiano), considerare solamente l'aspetto finale (cioè il montaggio e la vendita delle vetture) senza il resto degli interessi Fiat in Italia, legati all'auto, può portare a semplificazioni erranee. È chiaro infatti ormai, dalla politica perseguita dalla Fiat e dall'Ifi, come la conquista delle ultime fette del mercato mondiale in una lotta aspra con le altre multinazionali dell'automobile sia la strada principale scelta da Agnelli e il peso dell'Italia come mercato, e come quantità di produzione relativa sia destinato a calare. I risultati di questo processo, che si svolge sotto i nostri



occhi, sono altrettanto chiari, e solo marginalmente sono stati toccati dalla conclusione della vertenza o dagli investimenti nel Mezzogiorno. Si tratta in breve di una ristrutturazione repressiva all'interno degli stabilimenti, in una prospettiva di deflazione. Ambedue questi processi sono destinati ad avere un grosso peso non solo alla Fiat ma in tutto il suo ciclo.

*In primo luogo è evidente che il trasferimento all'estero di un numero sempre maggiore di stabilimenti tenderà a ridurre le commesse per i fornitori italiani* (in linea generale non è credibile ammettere che la miriade di officine piccole o meno piccole, di stampaggio o di fonderia possa continuare a fornire pezzi per il Brasile o la Corea); in secondo luogo la stessa cosa avverrà per la produzione in Italia. Parlare quindi della situazione odierna come di una situazione di deflazione *all'interno del ciclo dell'automobile*, significa parlare di un processo già in atto, e che si alimenta con le scelte economiche del governo e le misure restrittive promosse dalla Banca d'Italia. Questo processo, per le fabbriche di media grandezza, presenta la possibilità di vendere al capitale più forte in Italia, o a finanziarie estere e, quindi favorirà la concentrazione capitalistica e l'asservimento al capitale estero, in primo luogo americano. Questa penetrazione si accompagnerà necessariamente a processi di ristrutturazione e a tentivi di aumento della produttività: già per le industrie controllate da capitale americano in Italia è stato calcolato un tasso di rendimento (cioè di sfruttamento) superiore a quelle analoghe italiane. Dall'altro lato rende necessaria per la Fiat la razionalizzazione del settore ed una radicalizzazione dei rapporti tra la Fiat e le sue aziende fornitrici. I discorsi di Agnelli al Ministero del Lavoro e una settimana dopo al Consiglio di Amministrazione Fiat, le prese di posizione della Federmeccanica avvenute negli stessi giorni, devono anche essere lette in questo senso. In pratica Agnelli nel suo grido di dolore per l'insopportabilità dei costi di lavoro non ha parlato tanto e solo della Fiat, quanto dei fornitori Fiat, e nella minaccia al governo si è ricostituito come unico possibile garante degli interessi dei suoi protetti. D'altra parte la Federmeccanica negli stessi giorni emanava una dichiarazione in cui si chiedeva la tregua in fabbrica tra un contratto nazionale e l'altro, e si lamentava che la firma di un contratto non costituisse più sicurezza di produzione normale. *In que-*



*sta fase è chiaro che Agnelli punta ad uno sfruttamento operaio complessivo (in tutto il ciclo) aumentato, sia con un aumento dei carichi di lavoro all'interno della grande fabbrica, con la lotta all'assenteismo, con il pieno utilizzo degli impianti, con la ristrutturazione e l'attacco all'organizzazione operaia, dall'altro con la diffusione ancora maggiore di forma di lavoro super-sfruttato e in condizioni di precarietà. Al convegno della FLM sull'organizzazione del lavoro, da quasi tutti gli interventi sono state raccolte voci di questo tipo. Si avverte ovunque un tentativo della Fiat, spesso convulso, di supplire altre insufficienze di produzione forzando gli aspetti più deteriori del suo ciclo.*

### *La ristrutturazione degli acquisti*

Nel documento interno della Fiat sulla ristrutturazione del servizio acquisti questi temi sono trattati in modo esteso e pianificato. In primo luogo è riconosciuta per la Fiat l'esigenza di un controllo maggiore su tutto il settore esterno, da sempre pascolo per la corruzione più sfrenata di dirigenti, capi impiegati, ecc. Viene avanzata l'ipotesi di un decentramento degli acquisti a livello di unità operativa di profitto, ma si lega questo decentramento in ogni caso al servizio centrale. Per l'azione del centro è messa in particolare evidenza la necessità di istituire un organismo in grado di indicare in ogni momento una *lista di fornitori alternativi cui ci si possa rivolgere quando in un'altra parte il "lavoro sia interrotto."* È questo naturalmente per la Fiat uno dei problemi più assillanti, e le ultime vicende del contratto della gomma plastica lo hanno dimostrato.

Ma la parte più interessante riguarda il problema della scelta tra fabbricare dentro la Fiat o fare fabbricare ai fornitori. Attualmente il problema, come abbiamo visto nello scorso articolo, è legato a scelte politiche. Dalla scelta nel dopoguerra di costruire un'isola di salari relativamente elevati contro un mare di lavoro più o meno precario, all'espansione alla fine degli anni Cinquanta di un settore di medie e grandi fornitrici, consistenti con il mantenimento della produzione "*semi artigianale*," fino alla situazione attuale in cui sempre di più la Fiat è diventata solo sede del montaggio finale e scarica fuori le lavorazioni nocive, pesanti, faticose,



quelle che comportano dentro la fabbrica grande un numero elevato di scarti, e così via. Il documento Fiat a pagina 35 dice:

“È necessario che la società mantenga il controllo, cioè la produzione, di quei particolari e servizi che identificano il prodotto e ne determinano la qualità per i clienti. *E questi sono:* engineering, progettazione, blocco motore e testa cilindri, stampaggio, montaggio carrozzeria, parti meccaniche e finale.” *Oltre a questo* (p. 36) *si dice* la convenienza tra comprare e produrre è determinata dalla valutazione di diversi fattori... 1) Economia di produzione verticale; 2) Riduzione della possibilità di contrattare da parte dei fornitori; 3) Riduzione della dipendenza del lavoro altrui (possedere capacità produttive riduce il rischio di un'interruzione delle produzioni e di arbitrari allineamenti dei prezzi). Oltre a queste considerazioni generali si consiglia di dare la preferenza alla produzione di quei particolari che offrono possibilità di licenza e di marketing. Attualmente sembra non vi siano motivi perché la Fiat produca particolari su licenza. Un'alternativa più proficua potrebbe essere che il licenziante costruisse una fabbrica in Italia e mandasse avanti la produzione per la Fiat ed altri... *Segue poi* (p. 54) *una parte dedicata alle "Linee di Condotta" in cui si dice:* “Le attività della Fiat sono costituite principalmente dal montaggio, dalla distribuzione e dalla vendita di veicoli motorizzati (vetture, autocarri, trattori, ecc.) al miglior profitto possibile. Col passare degli anni, per svariate ragioni, le attività della Fiat si sono ramificate in molti altri campi. Finché questi altri prodotti o attività saranno singolarmente vantaggiosi e non influiranno negativamente sulle attività primarie, la Fiat continuerà a mantenere questa posizione di mercato. Ma la sua più importante ragione d'essere rimane senz'altro il montaggio e la vendita di autoveicoli...” *Dopo due paragrafi che spiegano i concetti di Centro di Profitto e Organizzazione Decentralizzata, si passa a parlare* (p. 57) *del "Potere di Acquisto della Fiat":* La Fiat è uno dei più importanti acquirenti di materiali e servizi dell'intero complesso industriale italiano. Come tale, deve essere tenuta in debita considerazione la sua posizione unica, che probabilmente non ha uguali negli altri paesi industriali. Neppure la General Motors, con il suo vasto potere di acquisto potrebbe avere lo stesso grado di influenza negli Stati Uniti che la Fiat ha sull'economia italiana. Naturalmente la Fiat desidera essere il più possibile un 'buon cittadino' — ma si rende conto che la propria stabilità economica deve essere garantita, come obiettivo primario e vitale, se deve sostenere altre aziende italiane. I prezzi non competitivi dei materiali, la produttività che aumenta ad un tasso inferiore rispetto a quello dei costi di manodopera, la perdita di mercati e i danni causati dalla concorrenza potrebbero indurre la Fiat in una situazione economica così sfavorevole, che i risultati finali nei confronti dei fornitori potrebbero essere più gravi e duraturi di quanto non lo sarebbe la scomparsa di quella 'falsa sicurezza' che deriva dai sussidi finanziari che ricevono attualmente dalla Fiat e dai prezzi ingiustificatamente alti che richiedono. Devono perciò essere trovati i modi e i mezzi per rendere i fornitori della



Fiat (sia dipendenti che indipendenti) competitivi dal punto di vista del prezzo dei prodotti, se devono continuare a vendere la loro produzione alla Fiat. I dovuti provvedimenti non possono essere precipitosi. Saranno necessarie attente analisi di ciò che si può fare, pianificazioni meticolose, ed il periodo previsto per ottenere dei risultati non sarà senz'altro breve. Nel proprio interesse, la Fiat dovrà forzare l'inizio di questo tipo di azione — anche fornendo appoggi tecnici e/o finanziari. Ciò non significa che la Fiat debba necessariamente assumersi la gestione del fornitore; dovrebbe piuttosto insistere perché il fornitore prenda per proprio conto i provvedimenti necessari ai fini della competitività, se vuole continuare a ricevere ordinazioni dalla Fiat.

La Fiat deve montare e vendere veicoli — e non fabbricare le cose. La premessa di base deve essere l'acquisto. La decisione di fabbricare deve essere presa solo se giustificazioni di ordine economico valide, responsabili, particolareggiate, provano che l'interesse a lungo termine della Fiat sarà favorito seguendo questa linea d'azione. Questi fattori strettamente "economici" devono essere subordinati a considerazioni di politica a lungo termine. La sicurezza della progettazione, i vantaggi tecnologici o competitivi, la mancanza di fornitori responsabili, i notevoli vantaggi dei costi di produzione, e simili devono essere soppesati prima di decidere se fabbricare o acquistare. D'altra parte, nella stessa considerazione devono essere tenuti il più redditizio impiego di capitali, i sovra-investimenti in stabilimenti ed impianti, le opportunità di collaborazioni industriali, i complessi problemi socio economici, gli investimenti per le scorte, ecc. Il problema del 'make or buy' è stato trattato più dettagliatamente nei capitoli precedenti. Tuttavia, come linea di condotta generale si pensa che la Fiat dovrebbe dare una maggiore enfasi all'alternativa di acquistare piuttosto che alla decisione di fabbricare. E seguire quest'ultima linea di azione solo quando è dimostrabile che l'interesse a lungo termine della Fiat è chiaramente in quella direzione. Sembrerebbe che il principale elemento della crescita futura e della redditività della Fiat dipenda dalla espansione delle sue operazioni internazionali; buona parte di queste nuove attività deriverà dai paesi meno sviluppati. Questi paesi richiederanno varie forme di reciprocità, contratti in contropartita, investimenti locali, joint ventures ed una miriade di altre concessioni o accordi. Non vi è ragione di credere che questi contratti possano risultare nocivi per le operazioni mondiali della Fiat, purché essi siano soggetti a trattative competenti ed a controlli efficienti. Ovviamente alcuni di questi controlli in contropartita o altri accordi porteranno ad una riduzione di quella parte del fabbisogno Fiat che è attualmente affidata a fornitori nazionali. E naturalmente queste riduzioni devono essere pianificate in anticipo e programmate lungo un arco di tempo sufficiente a permettere ai fornitori nazionali di regolarsi di conseguenza. È necessario che vi siano uno stretto collegamento e comunicazione tra l'ufficio che si occupa di questi contratti e le funzioni degli acquisti per ottenere una coordinazione efficiente. Dal punto di vista degli acquisti l'espansione delle operazioni internazionali ha come conseguenza l'allargamento del 'mercato dei fornitori,' creando nuove fonti di approvvigionamento e una base migliore di 'prezzo



equo di mercato,' per valutare le decisioni di make or buy, la determinazione dei prezzi intersezionali e la competitività delle fonti attuali di approvvigionamento. Certamente il mercato dei fornitori per le operazioni italiane non dovrebbe essere limitato alla sola Italia, ma dovrebbe comprendere anche i paesi europei della Cee.

Come si vede dal testo che abbiamo riportato, la scelta della Fiat appare ormai determinata nel senso di un graduale ma comunque deciso sganciamento dell'Italia, e la posizione cosiddetta di "responsabilità," di "tutela" che si pensa che la Fiat abbia nei confronti della economia nazionale — che, come ricorda il documento, è ancora maggiore di quella economia americana dalla General Motors — passa poi in secondo piano davanti alla più concreta logica del profitto. La scelta imperialista della ricerca di nuovi serbatoi di manodopera per le fabbriche di montaggio che ha portato l'azienda a trasferirsi in America latina, in Spagna o in Asia, si estende ora anche al "mercato dei fornitori": e ciò è possibile dato il livello di subordinazione e di livellamento tecnologico raggiunto dall'industria dell'automobile. La stessa logica capitalistica che ha portato la Fiat a sfruttare fino in fondo la manodopera dequalificata del meridione d'Italia direttamente a Torino e a vietare qualsiasi ipotesi di sviluppo al Sud d'Italia, *ha prodotto ora un tessuto di migliaia di aziende fornitrici senza possibilità di sviluppo autonomo.*

Ancora più vuota di significato e miope appare allora la strategia del movimento sindacale e del PCI. Già avevamo fatto osservare più volte che era assurda l'identificazione dell'impianto di stabilimenti di montaggio nel Mezzogiorno con la scelta Fiat di sviluppare queste zone, principalmente perché all'interno di queste fabbriche non cresceva l'industrializzazione razionale (anche solo da un punto di vista capitalistico) e che questi insediamenti rispondevano in primo luogo ad un disegno anti-operaio, teso a diminuire la forza contrattuale degli operai del Nord e già avevamo fatto notare come la favola sulla nuova organizzazione del lavoro disquisivano per mesi su un "esperimento" che coinvolgerà 500 operai e non vedevano la realtà della dequalificazione, della parcellizzazione, dello sfruttamento intensivo su tutto il ciclo di produzione. Se ora a questi elementi che già erano in nostro possesso aggiungiamo la verifica di una posizione *ufficiale* della Fiat riguardo ai suoi rapporti



con i fornitori italiani, il quadro della strategia Fiat per l'Italia diventa completo, e indubbiamente allarmante. Il rapporto della Fiat nei confronti dei suoi fornitori da una parte è dunque un rapporto di dipendenza assoluta per quanto riguarda la vita stessa di queste aziende: è la Fiat che apre e chiude la valvola delle commesse a seconda della propria situazione in fabbrica, *impedendo sempre a queste imprese di raggiungere la stabilità economica e l'autonomia di programmazione della produzione*. Ora a loro chiede di rendersi più competitivi, di aumentare la produttività, di diminuire i prezzi, di fare in modo che l'alimentazione della Fiat non venga mai messa in discussione. Se questo non può accadere annuncia loro la fine delle commesse, il trasferimento delle ordinazioni fuori d'Italia, la fine delle agevolazioni "tecniche e/o finanziarie" di cui attualmente beneficiano (anche se su questo piano la speculazione della Fiat arriva a saldare i propri crediti ogni 4 mesi con le conseguenze immaginabili sul piano della attuale svalutazione ed inflazione). La Fiat quindi tenta oggi di scaricare i colpi che la lotta operaia le ha inferto sui propri fornitori seguendo una logica già messa in atto in altri periodi della sua storia. Ma, indubbiamente, a differenza delle altre volte, la sua espansione internazionale toglie forza contrattuale ai fornitori italiani e li mette in condizioni di assoluta dipendenza, lasciando a loro e alla loro formulazione organizzativa, la Federmeccanica due strade quella *dell'attivizzazione reazionaria delle creazioni di una forza d'urto dei piccoli industriali da usare contro gli operai, o quella di sottoporsi sempre più alla concentrazione del capitale industriale, in pratica la loro sparizione di fatto*. A chi, come i teorici del PCI, si chiedeva che sbocchi avesse la tecnologia "povera" dell'automobile e vedeva gli sbocchi nella diversificazione e nella rivalutazione del lavoro qualificato, la Fiat ha dato la risposta più arrogante: i piani di progettazione, le tecnologie, il know-how che la casa torinese si è costruita non renderanno più qualificato il lavoro in Italia, ma saranno esportati all'estero; i bottoni delle transfer, dei plotters, delle macchine a controllo numerico saranno azionati dai "nuovi operai" brasiliani o dai neri sudafricani. Le prospettive del ciclo internazionale dell'auto si vanno quindi sempre più delineando, ed anche la speranza che, sebbene sbilanciata all'estero, la produzione Fiat abbia il suo cuore "qualificato"



in Italia è destinata ad essere disattesa. Il quadro è indubbiamente grave e coinvolge tutta l'economia italiana, oltre a mettere in luce quanto fosse strumentale l'antagonismo tra due settori del capitalismo italiano, l'uno volto alla deflazione e alla subordinazione degli USA e l'altro che si voleva autonomo e nazionale.

I piani della Fiat sulle piccole imprese si rivelano per quello che sono — e cioè il loro uso strumentale — e la presenza di dirigenti Fiat come Rossignolo, Palmucci, Beccaria, Fulcheri, Padrana come promotori di questa strategia la indicano ancora una volta come l'espressione di quell'anima della Fiat che sarebbe stata, nelle intenzioni di alcuni, quella più sensibile allo sviluppo dell'economia italiana. Resta ancora un altro aspetto da esaminare, contenuto nelle proposte del documento Fiat: quello di ampliare tra le proprie consociate o affiliate, la produzione da esclusiva della Fiat a produzione anche per altri complessi automobilistici, caso mai con accordi con fabbriche che costruiscono su licenza che dovrebbero essere scorporate e rese autonome; un settore nel quale la Fiat si sta già muovendo con il potenziamento del settore macchine utensili e con la formazione del "Gruppo Rossi."

### *Due esempi: Stars e Cromodora*

La situazione attuale della Fiat, la sua scelta internazionale sono certamente dettate in primo luogo dalla forza della lotta operaia in Italia. Così il decentramento produttivo verso il Mezzogiorno è stato dettato dalla ricerca di ricostituire margini di profitto che a Torino non erano più possibili, così ora il progressivo allontanamento dall'Italia. L'estensione di questo progetto anche al ciclo di produzione dell'auto nel suo complesso è anch'esso, come abbiamo visto, determinato in primo luogo dal dilagare della lotta operaia anche in questo settore, da una situazione che diventa sempre più precaria sul piano della programmazione. L'esistenza di contratti nazionali o di contratti aziendali che non seguono il ritmo dei contratti Fiat (si pensi a quello della gomma plastica, al contratto aziendale della Magneti Marelli, al contratto Italsider, al contratto dei chimici e dei vetrai) rende sempre più difficile trovare una sola stagione in cui la produzione Fiat possa essere al sicuro in tutto il



*suo complesso.* L'estensione della lotta autonoma in tutti questi settori industriali, che spezza le cadenze ufficiali e trasforma la pace sociale in manifestazioni imprevedibili di diminuzione della produttività, ha creato uno scompiglio organizzativo pauroso nella produzione finale, soprattutto se si pensa che i programmi Fiat di questi aspetti (soprattutto la lotta autonoma) non hanno tenuto conto, se non in misura marginale. *La lotta operaia colpisce dunque la Fiat anche quando si svolge al di fuori dei propri stabilimenti.* Vogliamo prendere in considerazione la lotta, le vertenze e il comportamento sindacale in due stabilimenti legati alla Fiat, la Stars e la Cromodora.

*La Stars di Villastellone.* — La Stars (fabbrica consociata, capitale Fiat 100%), produttrice di resine e materie plastiche, 3.000 operai, ha tredici anni di vita. Situata a Villastellone, nella seconda cintura sud ovest di Torino, produce insieme alla Gallino (capitale Itt) la stragrande maggioranza dei particolari in plastica necessari per il montaggio delle vetture: dalle plance per il cruscotto delle automobili, alle imbottiture interiori del tetto della vettura, alle scatole dei ventilatori e radiatori, più un'altra miriade di particolari.

Quest'anno il suo contratto è stato accorpato a quello degli operai della gomma e a quelli del linoleum. Dei tremila operai della Stars (più 360 impiegati) circa la metà provengono dalle zone contadine circostanti: Villastellone, Santena, Carmagnola, Sommariva e più in là fino ai paesi della provincia di Cuneo. L'altra metà è immigrata dal Sud ed abita, anche questa, per la maggior parte a Villastellone o nei paesi vicini, paesi dove da un lato gli affitti hanno subito una lievitazione verso l'alto e dall'altro le infrastrutture sociali (trasporti, scuole, asili) sono pressoché inesistenti. Alta percentuale di donne, presenza frequente in fabbrica di marito e moglie a turni alternati per potere seguire i bambini a casa. Gli operai ruotano in prevalenza su due turni, più un 15% che lavora al turno normale (8-17) e un 10% che ruota anche sul turno di notte (sono gli operai della produzione dei cuscini e dello stampaggio). La maggioranza degli operai ha la terza categoria. Le condizioni di lavoro sono indubbiamente nocive per alcuni reparti. Al reparto di fabbricazione cuscini un'umidità altissima, la presenza di vapori rendono l'aria irrespirabile. In al-



tri reparti è stato accertato l'uso di solventi vietati, come il toluolo. Il salario di un operaio di 3ª categoria era prima del contratto di circa 25.000 lire inferiore a quello della Fiat. La Stars non aveva prima di quest'anno una tradizione di lotte. La provenienza contadina di buona parte degli operai, i metodi clientelari delle assunzioni, l'isolamento, la rendevano una fabbrica in cui rispondere alle condizioni di sfruttamento diventava difficile. Pochi scioperi per le vertenze contrattuali della plastica, contratti aziendali firmati senza un'ora di sciopero e ricalcanti "formalmente" quelli già approvati alla Fiat. L'unico contatto sindacale stabile era con la Ages di Santena (sezione Fiat che produce particolari in gomma). Mentre l'assenteismo è inferiore alle medie Fiat, la percentuale di straordinari era invece molto alta, e così pure il potere della gerarchia di fabbrica. Già all'inizio delle lotte contrattuali di quest'anno la direzione Stars aveva adottato la mano pesante. Un operaio era stato licenziato a novembre, in seguito era arrivato il preavviso di licenziamento per due altri operai, e questa volta la mobilitazione dei compagni aveva costretto la direzione a ritirare il provvedimento. Poi il preavviso di licenziamento per un rappresentante sindacale, anche questo rientrato in seguito al blocco totale della fabbrica. A questo si era aggiunto in due occasioni una provocazione dei capi simile a quella messa in atto a Mirafiori: serrata dei capi in seguito a "violenze" degli operai, e conseguente messa in libertà di interi reparti. La situazione alla Stars faceva quindi notare una radicalizzazione dei rapporti all'interno della fabbrica, resa ancora più esplosiva da una lotta lunga mesi quale è stata quella del contratto, e dalle condizioni generali di vita, generate dall'inflazione. Si arriva in questa situazione, dopo una ripresa militante degli scioperi interni, diversi blocchi alla palazzina degli impiegati e continue provocazioni dei capi, al licenziamento di un operaio, Taravella, colpevole secondo la direzione di aver reagito ad una volgare provocazione di un caposquadra. Immediatamente la fabbrica si blocca, e il consiglio di fabbrica proclama il blocco delle merci. La presenza di operai al picchetto dell'unico cancello aumenta di giorno in giorno; spesso operai che escono dal primo turno continuano a presidiare i cancelli fino a sera. Il blocco viene fatto a rotazione dai vari reparti, con una forma di lotta che non danneggia molto il salario. Il blocco dura nove



giorni, e cessa solo alla firma del contratto nazionale della gomma plastica e al ritiro del provvedimento di licenziamento per il compagno Taravella e per un'altra operaia licenziata in precedenza. Per tutto il tempo, appena si rendeva chiaro che la forma di lotta colpiva duramente la produzione Fiat per la mancanza di rifornimenti, sindacati, partiti, delegati del PCI di Mirafiori, burocrati sindacali della gomma, membri della Camera del lavoro erano andati ai cancelli per ottenere almeno un gesto simbolico: l'uscita di alcuni camion per la Fiat. Altrimenti, dicevano, si rischiava l'isolamento, la frattura con gli operai Fiat in pericolo di cassa integrazione, e con gli operai stessi della gomma che non "capivano questa forma di lotta." Tutte le armi della persuasione e del ricatto sono state usate, ma il blocco è rimasto ed è stato tolto appunto solo alla firma del contratto, in seguito a contatti febbrili tra la Fiat e il tavolo delle trattative di Roma. Ma la lotta aveva colpito certamente nel segno: migliaia di macchine ferme sui piazzali della Fiat, consegne per l'estero non rispettate, caos nella programmazione Fiat. E naturalmente la messa in atto della cassa integrazione alla Spa Stura non ha generato quella frattura tra operai della Fiat e operai della Stars che i sindacati andavano minacciando.

Era appena finita poi la lotta della Stars che la Fiat era di nuovo in crisi per il blocco dei cancelli degli operai della Corona, una fabbrica di 300 operai che monta le pompe della benzina per molti modelli Fiat e in particolare per le vetture USA, cosicché i dirigenti Fiat si trovavano costretti a fare smontare le pompe di benzina dalle vetture incomplete di pezzi di plastica per tentare di riuscire a finire qualche macchina. Come abbia toccato a fondo la Fiat la lotta degli operai della Stars lo si capisce poi anche dal fatto che nelle prime otto ore dopo la revoca del blocco, 128 camion uscivano dalla fabbrica stracolmi di materiale. Riguardo a questa lotta due cose sono da analizzare. Da una parte il comportamento sindacale, tutto teso a non creare difficoltà alla Fiat e a continuare invece forme di lotta assolutamente inefficaci; dall'altra le misure messe in atto dalla Fiat per cercare di trovare altre vie di produzione e di consegna dei materiali. Il comportamento sindacale non ha riconosciuto validità a questa forma di lotta, se non nei primi giorni quando il suo peso non si faceva troppo sentire, e la ha tacciata di "corpora-



tiva," "spallata finale," "tipica di classe operaia non sindacalizzata," riproponendo più volte il passaggio di nuovo a forme di lotta articolata, alla revoca del blocco, al gesto simbolico. È evidente che un simile comportamento rende senza forza contrattuale gli operai che si trovano in queste condizioni del ciclo Fiat, isolati dal resto delle fabbriche, in un momento in cui la autonomia operaia ha saputo trovare le uniche forme di lotta che, nella situazione attuale possono essere praticate da questo tipo di fabbriche, non cioè all'inizio della lotta quando la Fiat aveva accumulato scorte, ma quando queste si erano esaurite e gli stabilimenti di Torino potevano fare affidamento unicamente sulle forniture giornaliere. La conduzione della lotta da parte degli operai quindi è stata, anziché corporativa e infantile come vorrebbero i sindacati, lungimirante e vincente, e cosa più importante, come a Mirafiori l'anno scorso, ha dimostrato la praticabilità di forma di lotta più avanzata, e ha mostrato la reale importanza per la Fiat di fabbriche che fino a quel momento erano considerate di scarsa importanza nella gestione delle lotte sindacali. La Fiat d'altra parte ha messo in atto tutta una serie di misure per contenere l'importanza della lotta. Oltre al magazzino di scorte esterne alla fabbrica era già uso che i disegnatori, per sottrarsi ai blocchi della palazzina degli impiegati, potessero fare il lavoro a domicilio ed essere pagati ugualmente, la Fiat soprattutto ha cercato di prepararsi altri fornitori alternativi alla Stars. Il Cdf della Stars è venuto a conoscenza che per lo stampaggio, oltre alle fabbriche che ufficialmente fanno parte del ciclo Stars (come la Cigala e Bertinetti che stampa la scatola del radiatore), diverse altre fabbriche, in genere molto piccole hanno ricevuto direttamente dalla Stars gli stampi per potere fare la stessa produzione Stars al di fuori della fabbrica. Esse sono: 1) Martinolast a S. Martino Alfieri; 2) Novaplast a Pont Canavese; 3) Omniplast a Collegno; 4) AG International a Nichelino; 5) Nalin a Torino; 6) Lo Faro a Villastellone.

In questo modo incontrollabile la Fiat ha cercato in un primo tempo di ridurre la portata degli scioperi alla Stars. Queste ditte arrivavano a reclutare, in condizioni non legali, operai solo per la durata della lotta. I compagni della Stars, nel corso di un corteo di macchine nelle ultime fasi della lotta sono andati alla ricerca di altri possibili luoghi di lavorazione "illegale." Hanno



trovato operai che lavoravano su materiale Stars, e spesso anche operai Stars crumiri o in malattia, alla *Triom*, alla *Siem*, alla *Ape*, un capannone nella frazione *Tuninetti* di Villastellone (dove venivano verniciati paraurti in plastica) alla *Vito* a La Loggia, dove era stata trasportata una macchina, fatta uscire smontata dalla Stars, e dove dopo l'arrivo degli operai la macchina è stata nuovamente smontata e trasferita in altro luogo, alla *Ariaudo*, un capannone vicino a Villastellone dove lavoravano due operai in forza alla Stars. Per la maggioranza di questi casi gli operai lavoravano senza libretti e in condizioni di assoluta illegalità. Inoltre in una delle ronde notturne un gruppo di operai ha sorpreso due capisquadra (tali Minuto e Miotta) che trasportavano fuori dal muro di cinta rotoli di "calandratto," materiale per la costruzione delle plance dei cruscotti. Sono notizie che abbiamo raccolto da operai ai cancelli della fabbrica e che mostrano il livello di difficoltà a cui giunge la produzione Fiat quando viene intaccata nel suo ciclo, e che mostrano d'altra parte la necessità della Fiat di ristrutturare tutto il settore.

Prendiamo ora in considerazione un'altra situazione, quella della Cromodora, una delle più grosse fornitrici Fiat, che ha appena concluso il contratto aziendale, per quello che riguarda la sua parte nel ciclo di produzione, la composizione della classe operaia e la lotta aziendale che si è conclusa pochi giorni fa.

*La Cromodora di Venaria.* — La Cromodora è una fabbrica di 2.500 operai, di cui 400 impiegati, rilevata pochi anni fa interamente dalla Fiat. È situata a Venaria, nella prima cintura nord-est di Torino. Produce paraurti per tutti i modelli del gruppo Fiat (compresa Autobianchi e Lancia), particolari pressofusi in lega leggera e cerchioni in lega leggera. Ci sono due tipi principali di classe operaia, gli anziani della ditta prevalentemente meridionali e veneti e un'ondata di nuovi assunti, tutti giovani meridionali. La pendolarità è abbastanza alta da comuni vicini a Venaria e da Torino; alcune delle lavorazioni sono date in appalto a ditte esterne, come il collaudo dei paraurti grezzi. Il sindacato è forte e capillare, con prevalenza dei quadri della Fiom. I quadri sindacali sono spesso anche quadri del PCI. Cisl e Sida presenti ma ampiamente screditati. La politicizzazione media è piuttosto bassa, gli scioperi però riescono al



100%. Gli iscritti al PCI sono 170. I tesserati alla FLM sono circa 1.200 (orientativamente così divisi: 650 alla CGIL, 300 alla CISL, e 150 alla UIL, il resto sono tessere senza preferenze). In questi due anni sono state messe in funzione nuove macchine automatiche per la cromatura dei paraurti. Parte dell'officina 71 di Mirafiori è stata trasferita alla Cromodora, e fino ad adesso in particolare le piccole presse (30, 50, 100 tonnellate) piegatrici e trince per la lavorazione delle lame paraurti con tabelle di cottimo a tempi dimezzati rispetto a Mirafiori. Nel '73 è stata effettuata una grossa ondata di assunzioni, ormai esaurita. Nell'ultimo periodo non c'è stata messa in cassa integrazione, a Natale sono stati effettuati i due ponti brevi. Circa 1.500 operai lavorano su tre turni. Le donne, che ruotano sui due turni, sono circa il 20%. Prima del nuovo contratto c'erano varie fasce di cottimo individuali, di squadra e di reparto. Nelle lavorazioni alla catena non sono previste pause di riposo, anche se ad alcune macchine c'è cadenza fino a 60-70 secondi.

I punti essenziali della piattaforma aziendale presentata nell'autunno scorso erano: 1) abolizione della notte e controllo degli straordinari (presenti soprattutto nella forma del lavoro al sabato); 2) perequazione dei cottimi ai livelli più alti; 3) abolizione del recupero del sabato per i lavoratori che girano su tre turni (si tratta di recuperare quelle cinque ore che quando si fa la notte mancano al raggiungimento delle 40 ore settimanali, a compiersi la settimana in cui si fa il primo turno); 4) nuovo cottimo non incentivante a 127 garantito e plafonato a 133, con contrattazione dei carichi di lavoro; 5) aumento salariale sul premio orario non quantificato; 6) mensa a 150 lire slegata dalla contingenza; 7) trasporti, asili nido, scuola materna.

Come si vede è una piattaforma che ricalca quella aziendale Fiat senza gli investimenti al Sud e le richieste sull'organizzazione del lavoro. Gli investimenti al Sud, data l'importanza della produzione della Cromodora, sarebbero stati certamente qualificanti nel discorso dell'industrializzazione indotta nel meridione. La lotta contrattuale è iniziata blandamente in novembre, con l'effettuazione una volta alla settimana di due ore di sciopero, prima tutti insieme e poi con articolazione per officina, cosa che ha riscosso la disapprovazione degli operai perché evidentemente non incideva sulla produzione. La lotta si è intensificata lievemente in gennaio (ma lo scio-



però mai superava le due ore) e ha raggiunto il culmine in febbraio (40 ore in un mese), quando gli operai ormai esasperati prolungavano continuamente lo sciopero sindacale prendendo scuse varie (crumiri, provocazioni dei capi). Questo costringeva il sindacato ad articolare ulteriormente lo sciopero, ma sempre pompierando le forme di lotta più incisive che la base proponeva in vari reparti. Infatti lo sciopero a singhiozzo è stato effettuato solo in reparti di manutenzione, dove ha scarso senso di essere. Le trattative seguivano grosso modo quelle Fiat e sono state interrotte due volte. La situazione è sfuggita di mano al sindacato in due occasioni principali. La prima, dopo l'aumento della benzina e dell'olio, quando si sono bloccate tutte le principali fabbriche di Torino: il lunedì 27 si sono fatte 24 ore di blocco. Il sindacato dopo essersi opposto strenuamente ha preferito far finta di mettersi alla testa ed ha aderito alla lotta, per poi non indire neanche le solite due ore il giorno successivo, che precedeva lo sciopero generale. Questo è riuscito perfettamente ed un massiccio corteo si è recato al concentramento di Torino. La seconda occasione è venuta quando si è iniziata la tornata finale di trattative, in un momento in cui da tempo non veniva più convocato né il CDF né l'assemblea. Dopo due giorni durante i quali i sindacalisti erano chiusi all'Amma e non concludevano, gli operai, favoriti dall'assenza di tutti i pompieri che erano alla trattativa, hanno bloccato i cancelli parte della mattinata, prolungando lo sciopero sindacale. In questa occasione i delegati si sono messi tutti decisamente contro gli operai, a costo di essere insultati e fischiati, come è successo al responsabile del PCI della zona di Venaria. Comunque la compattezza dei delegati riesce a riportare gli operai al lavoro prima della fine del turno. Finalmente in un clima in cui si poteva prevedere l'occupazione della fabbrica, mentre il sindacato non indice neanche più le due ore per paura di perdere il controllo sullo sciopero, l'accordo viene firmato sabato 23 dopo una seduta durata tutta la notte. La bozza di accordo prevede: 1) perequazione del cottimo che in tutto lo stabilimento prevede 317 lire orarie al rendimento 133 (col 127 garantito e plafonamento al 138). Il valore del punto di rendimento è fissato a lire 5,70 (mentre la richiesta iniziale era di lire 1,50 dal 127 al 133 e di lire 0,50 dal 133 al 138). I reparti di fonderie e pulitura (che già prima avevano guadagni



di cottimo superiori alle 500 lire orarie) mantengono le condizioni di miglior favore, in pratica si mantiene la monetizzazione della nocività. Si calcola che l'aumento medio in virtù della perequazione cottimi sia di 33 lire orarie; 2) Aumento salariale sul premio di produzione di 70 lire orarie uguali per tutti; 3) Il premio annuo passa da 150 a 160 mila lire, esente da trattenute per scioperi e mutua; 4) Per il recupero del sabato dei turnisti il lavoratore ne è esentato su richiesta. In pratica bisogna ogni volta chiedere il permesso; 5) Il tesserino pullmann da 500 a 400 lire settimanali, nuova linea Cirié Lanzo; 6) Mensa a 190 lire slegata dalla contingenza; 7) Contribuzioni per asili nido e scuole materne; 8) Decorrenza dal 1° marzo, 20.000 una tantum per arretrati, 15.000 di arretrati per le ferie dell'anno scorso, 20.000 per le ferie di quest'anno per le condizioni di miglior favore; 9) Contrattazione degli straordinari per il CDF.

In pratica l'accordo non concede niente sulla notte, richiesta tra le più sentite. Il cottimo è perequato ad un livello molto basso, e rimane incentivante perché la differenza di guadagno fra il rendimento minimo e il rendimento massimo è di circa 60 lire orarie. Non c'è niente sui carichi di lavoro e sul controllo della nocività. Le 20.000 di arretrati sono una beffa rispetto alle 80 ore di sciopero effettuate. Benché il sindacato abbia più volte dichiarato che l'accordo Cromodora non aveva niente da spartire con l'accordo Fiat, in realtà l'uno ricalca l'altro. Il costo medio è tra le 18 e le 20 mila lire. Rispetto alla Fiat c'è la differenza che, siccome il premio annuo già era alto, gli operai troveranno effettivamente in busta solo l'aumento orario. In cifra, circa 17.000 lire. Alla assemblea per la ratifica dell'accordo, nonostante la convocazione a fine turno il numero di operai che ha votato contro si avvicinava al 50%. Alla Cromodora la lotta della Stars è stata emblematica sia per gli operai che per il sindacato. Per gli operai come esempio di lotta vincente che costa poco, che già si era parzialmente sperimentata con il blocco dei cancelli di lunedì 25 febbraio. Il sindacato invece ha ricattato gli operai della Cromodora portando l'esempio della Stars legato alle sospensioni alla Spa Stura e comunque in ogni momento ha fermato la lotta asserendo che i punti essenziali delle richieste erano acquisiti. La compattezza del consiglio di fabbrica su queste posizioni ha portato ad una diffusa sfiducia verso questa istituzione in toto. È possibile però



che cambiamenti nella composizione del consiglio di fabbrica possano avvenire nelle nuove elezioni dei delegati, ventilate per aprile.

## Appendice

Diamo ora alcuni dati che possono servire per l'inizio dello studio sul ciclo di produzione Fiat. Sono elenchi di fornitori così come sono stati ricostruiti dal lavoro dei compagni. Abbiamo incominciato a dividere e ad elencare tra i fornitori le industrie catalogate come metalmeccaniche, che sono la maggioranza, e le industrie fornitrici di gomma e plastica. Di molte di queste fabbriche non si sa più del nome e della localizzazione. Spetta al lavoro e all'impegno dei compagni riuscire a riempire questi nomi di tutta la storia di queste fabbriche, della loro struttura, della loro produzione, della classe operaia che vi lavora, delle lotte che si fanno, della struttura del salario e delle categorie, della presenza e del comportamento del sindacato e di tutti gli altri elementi di conoscenza che possono essere utili all'analisi e all'intervento. È il lavoro che dobbiamo fare nei prossimi mesi e che può essere fecondo solo se le fonti sono in primo luogo operaie. Non siamo certo a zero. Conosciamo già, grazie ai compagni che vi lavorano e vi hanno lavorato la condizione di numerose di queste fabbriche, i problemi che sono sorti dalle lotte, il rapporto che lega questa classe operaia alle lotte degli operai di Mirafiori, di Rivalta e di Lingotto. Ricostruire un momento di aggancio con gli operai della Fiat significa anche spesso in particolare a Torino recuperare molti compagni che alla Fiat non sono entrati o che ne sono estati espulsi. È inoltre un lavoro che pensiamo ci possa fare grossi passi avanti nella ricostruzione delle classi a Torino.

Riportiamo i seguenti dati: 1) un elenco, che crediamo completo al 70% delle principali fornitrici Fiat metalmeccaniche, divise per ordine alfabetico; 2) un elenco di fornitori Fiat della zona territoriale torinese di Mirafiori e Lingotto, con l'indicazione del tipo di produzione, del numero dei dipendenti e della stima del fatturato annuo; 3) un parziale elenco di fornitori e sub-fornitori in alcune regioni italiane; 4) un elenco dei fornitori della gomma e plastica, completo circa al 90%; 5) un elenco delle lavorazioni trasferite fuori dei grandi stabilimenti di Torino nel 1973.

1. *Metalmeccanica*: Andel, Sesto S. Giovanni (MI); Algat, Forno Canavese; Arcelli, Milano; Accarini, Venaria (TO); A.C. Emm, Milano; Altissimo, Torino; Amsea, Caselette; Arca, Milano; Aspera Frigo, Torino; Armandi, Torino; Armco, Genova; Arnaud, Torino; Brugnago, Beinasco (TO); Bolognino, Torino; Birfields, Brunico; Benditalia, Crema (CR); Bussetti, Torino; Bruno, Cascine Vica (TO); Barbario, S. Gillio (TO); Barufaldi, Milano; Bocca Malandrone, Nichelino (TO); Bausano, Torino; Bergo, Beinasco (TO); Bertone Giovanni, Torino; Boggio e Rossi, Torino; Bomisa, Milano; Bendia, Francia; Borg-Beck, USA; Boge, Germania; BLW, Germa-



nia; Bauman, Svizzera; Cuter, Pontoglio (BS); Corio, Grugliasco (TO); Clerfrem, Carré (VI); Cromodora, Venaria (TO); Csl, Moncalieri (TO); Cope di Costa, Torino; Cornaglia, Beinasco (TO); Carom, Cuneo (TO); Cagnola, Lissone (MI); Campidoglio, Milano; Capica, Padova; Capello, Torino; Carello, Torino; Cim, Levone Canavese (TO); Cmt, Torino; Colubra, Beinasco (TO); Cat, Torino; Delchi, Villassanta (MI); Delfo, S. Gillio (TO); Dell'era, Lecco S. Giovanni (CO); Dal Gobbo, Nichelino (TO); Delle Piane, Torino; Dpa, Moncalieri (TO); Ergas, Borgo S. Pietro (TO); Enrione, Grugliasco (TO); Elcat, Torino; Elma, Rivalta (TO); Ehrenreich, Germania; Erling, Francia; Fram (Carello), Torino; Foredit, Cambiano (TO); Fispa, Beinasco (TO); Firsat, Torino; FrenDo, Milano; Fiat Ferriere, Torino; Fiat, Firenze; Forcherio, Torino; Fastprofil, Torino; Ferrero, Torino; Fiuit, Torino; Fornasero, Torino; Forgevis, Francia; Fiav, Venezuela; Golde, Albese Cassano (CO); Galvagno, Torino; Gmc, Caprie (TO); Galfer, Torino; Gally, Forno Canavese (TO); Gmc, Caprie (TO); Gazzola, Torino; Ghivarello, Torino; Gessaroli, Nichelino (TO); Granzotto, Moncalieri (TO); Gilardetti, Torino; Gallesi, Torino; Gamma, Lissone (MI); Giacomasso, Torino; Giuntini, Torino; Goetze, Germania; Ilcas, Sparone Canavese (TO); Imc, Carmagnola (TO); Icardi, Chieri (TO); Ils, Sommariva Bosco (TO); Ibl, Venaria (TO); Ipra, Pianezza (TO); Industrie metalli, Brescia; Lifel, Beinasco (TO); Lattes, Torino; Lassuem, Torino; Lelpa, Torino; Lita, Torino; Lobro, Germania; Moto Fides, Livorno; Mussa, Torino; Mazzini, Brescia; Mondial Piston, Torino; Maggiora, Torino; Massiccio, Nichelino (TO); Ma-Bi, Torino; Maggiorotto, Torino; Mandelli, Rivoli (TO); Marchese, Torino; Marocco, Torino; Mautino, Torino; Milardi, Cuneo; Mecamindus, Francia; Nuova Fast, Bivio Cumiana (TO); Necchi, Pavia; Nomel, Francia; Omm, Viganò (CO); Oper, Nichelino (TO); Osa di Dusio, Torino; Omas, Torino; Olm, Levone Canavese (TO); Olmar, Pianezza (TO); Ogis, Pianezza (TO); Olgra, Torino; Olsa, Torino; Osimini, Cormano (MI); Pintossi, Cumezzane (BS); Pesce, Ovada (AL); Pre-Pa, Borgo S. Pietro (TO); Pini, Milano; Pavesio, Nichelino (TO); Petazzi Spom, Torino; Piaggio, Arcore (MI); Pininfarina, Grugliasco (TO); Porta, Torino; Puccioni, Firenze; Remogno, Nole Canavese (TO); Rosignana, Torino; Rovey, Beinasco (TO); Redel, Como; Rosati, Torino; Reina, Torino; Riuske, Villar Perosa (TO); Ruffini, Torino; Sila, Nichelino (TO); Silap, Grugliasco (TO); Siv, Volvera (TO); Stat, Beinasco (TO); Stecom, Rivoli (TO); Subalpina, Murello (CN); Stampo Tecnica, Moncalieri (TO); Solam, Torino; Solfer, Pierantonio (PG); Sardo, Torino; Stilem, Bruino (TO); S. Ambrogio, Como; S. Gillio, Druento (TO); S. Valeriano, Torino; Siem, Robassomero (TO); Silveti, Torino; Stamet, Feletto (TO); Suardi, Rovato (MI); Sic, Francia; Seeger, Germania; Tiberina, Umbertide (PG); Tilsam, Torino; Telint, Milano; Teleflex, Milano; Tecnomolle, Torino; Triberti, Torino; Trucco, Torino; Trw, Gardone (BS); Uberti, Beinasco (TO); Urama Simmonds, Milano; Vitaloni, Orbassano (TO); Viterie minuterie precisione, Torino; Vega, Torino; Viterie venete, Padova; Wayassauto, Asti; Westinghouse, Torino; Warner-Gear, USA; Zedapa, Padova; Zf, Germania; Zastava, Jugoslavia.



2. Fornitori Fiat della zona territoriale Mirafiori-

Rag. sociale	Fornitura	N. dip.
Borello	minuteria su macc. autom.	÷ 5
Borla di Guala	articoli termoplastici	÷ 35
Calm di Balbo	indicatori ottici	÷ 35
Cat - Marchesi	rivetti, ribattini (mag. vendita)	÷ 10
CCT di Castro- novo & C.	stampaggio termoplastici	÷ 5
Ciat	prodotti chimici	÷ 30
Fat di Fiorini	lavoraz. mecc. in genere	÷ 45
Fra di Silveti	stampaggio lamiera	÷ 25
Galvagno	viteria bulloneria	÷ 40
Marocco	stampaggio lamiera	÷ 30



Sez. fornita	Fatt. Mirafiori milioni	Fatt. Lingotto milioni	Fatt. Gr. Auto milioni
Lingotto	—	< 5	< 5
Rivalta	—	—	< 5
Mir. Carrozz. Rivalta Lingotto Napoli Term. Imer.	da 5 a 10	< 5	da 10 a 20
Mirafiori Rivalta Lingotto	< 5	da 10 a 20	da 20 a 50
Mirafiori Rivalta Lingotto Cassino	da 20 a 50	< 5	da 20 a 50
Mirafiori Vado Ligure Lingotto Term. Imer. Om	< 5	da 10 a 20	da 20 a 50
Cassino	—	—	da 10 a 20
Mirafiori Termoli Rivalta Lingotto Napoli Cassino Om	da 200 a 500	da 20 a 50	> 500
G.A.Coord.Am. Mirafiori Vado Lig. Rivalta Lingotto Napoli Cassino Om	da 20 a 50	da 20 a 50	da 200 a 500
Mirafiori Rivalta Lingotto Napoli Om	< 5	da 5 a 10	da 20 a 50



Rag. sociale	Fornitura	N. dip.
Musso M.	protezioni galvaniche	÷ 35
Pamparà	lavoraz. meccan.	—
Pavia	torneria auto	÷ 15
Permafuse	adesivi e vernici per ganasce freni	÷ 130
Porino Met.	costruz. prigionieri con filetti rullati	÷ 30
Rosati	stampaggio lamiera	÷ 40
Ruffini	fusioni in allum.	÷ 300
Salpa	stampaggio lamiera	÷ 70
Saviac	vernici	÷ 15
Signoretto	stampaggio lamiera	÷ 110
Gazzola	stampaggio lamiera	÷ 55



Sez. fornita	Fatt. Mirafiori milioni	Fatt. Lingotto milioni	Fatt. Gr. Auto milioni
Lingotto Napoli	—	da 5 a 10	da 10 a 20
Cento Lingotto	—	< 5	< 5
Mirafiori	< 5	—	< 5
G.A.Coord.Am. Rivalta	—	—	da 20 a 50
G.A.Coord.Am. Mirafiori Cento Cassino	< 5	—	< 5
Mirafiori Cento Rivalta Lingotto Napoli	da 5 a 10	< 5	da 150 a 200
Mirafiori Cento Termoli Rivalta Lingotto Om	da 200 a 500	da 10 a 20	da 200 a 500
Mirafiori Lingotto Napoli	< 5	da 50 a 100	da 50 a 100
Mirafiori Termoli Rivalta Lingotto Napoli Cassino	da 50 a 100	< 5	da 50 a 100
Rivalta Lingotto	—	> 500	> 500
G.A.Coord.Am. Mirafiori Cento Rivalta Lingotto Napoli Term. Imer. Cassino Om	da 50 a 100	da 200 a 500	> 500



Rag. sociale	Fornitura	N. dip.
Ghivarello	part. meccan. per stamp.	÷ 30
Giacomasso	ribattini, minuterie	÷ 150
Grasso e Naldi	collante indurente	÷ 25
Italtrecce	cavi massa motore	÷ 25
Lamet	stampaggio lamiera	÷ 575
Lassvem	targhette	÷ 35
Litmat	tappi magnetici	÷ 45
Silveti E.	portaceneri	÷ 30



Sez. fornita	Fatt. Mirafiori milioni	Fatt. Lingotto milioni	Fatt. Gr. Auto milioni
Mirafiori Lingotto Rivalta	< 5	< 5	da 20 a 50
G.A.Coord.Am. Mirafiori Rivalta Lingotto Napoli Term. Imer. Cassino Om	da 50 a 100	da 10 a 20	da 200 a 500
Mirafiori Rivalta Om	< 5	—	da 10 a 20
Mirafiori Termoli Rivalta Lingotto Napoli Cassino Om	da 50 a 100		da 200 a 500
Mirafiori Rivalta Lingotto Napoli Om	5	da 150 a 200	da 200 a 500
Mirafiori Rivalta	5	—	da 5 a 10
Mirafiori Vado Ligure Cento Termoli Rivalta Lingotto Napoli	> 500	da 5 a 10	> 500
Mirafiori Termoli Rivalta Lingotto Napoli Cassino Om	da 200 a 500	da 20 a 50	> 500



Rag. sociale	Fornitura	N. dip.
Simas	stampaggio lamiera	÷ 70
Solvers	antirombo	÷ 15
Tubiflex	tub. carta e alluminio	÷ 60
Vagone Boeri	sigillanti e nastri adesivi	÷ 400
* Carello	fari-fanali	÷ 2050



Sez. fornita	Fatt. Mirafiori milioni	Fatt. Lingotto milioni	Fatt. Gr. Auto milioni
Mirafiori Rivalta Lingotto	da 150 a 200	da 200 a 500	da 200 a 500
Mirafiori Lingotto Cassino	< 5	< 5	< 5
Rivalta Lingotto	—	< 5	da 20 a 50
G.A.Coord.Am. Mirafiori Vado Ligure Cento Sulmona	da 200 a 500	da 20 a 50	> 500
Rivalta Lingotto Napoli Term. Imer. Cassino Om			
G.A.Coord.Am. Mirafiori Termoli Rivalta Lingotto Cassino Om	> 500	> 500	> 500



Localizzazione	Azienda	Occupazione	Operai
Pierantonio (PG)	E. G. Broggi (f)	114	—
Umbertide (PG)	Metal. Tiberina (f)	30	—
Bastia (PG)	Off. Micheletti (f)	22 166	— 160
Trieste	Filiale Fiat (g) Fiat Grandi Motori (g)		× 127 × 20
Trieste	Stab. Mecc. Triestini (f)	200	
Vicenza	—	—	—
Marina di Pisa	Fiat Marina di Pisa (g)		1.100
Marina di Pisa	Ditta Tonini (f)	40 circa	
Marina di Pisa	Ditta Mancini (f)	40 circa	
Marina di Pisa	Ditta Monetti (f)	20 circa	
Padova	Filiale Fiat (g)		160
Padova	Fond. Peraro (f)	300	
Padova	Zepada (f)		
Padova	Rizzato (f)		
Padova	Siatem (f)		
Padova	Galtarossa (f)		
Terni	F.lli Fontana (f)	150	
Vado Ligure (SV)	Fiat (g)		700
Vado Ligure (SV)	Vado Altiforni (f) (appaltanti della Vado altiforni)	100	

(f) = fornitore

(g) = gruppo



Impie- gati	Produzione	Sub fornitori
—	Accessori sportelli	
—	Auto marmitte, sedili, tubi di scarico e acces- sori piú minuti	
—		
6		
120	Vedita e riparazione	Lavori di carrozzeria e
2	vetture e mezzi indu- striali ed urbani	di riparazione mecca- nica
	Pezzi di ricambio	S. Giorgio di Gorizia
—	—	—
200	Filtri, martinelli, serra- ture, pompe a olio o idrauliche, stampati per presse (ecc. ecc.)	Piccoli particolari di filtri, martinelli, serra- ture
	Particolari	
	Particolari	
	Particolari	
120	Assistenza clienti e vendita	
	Monoblocchi	
	Minuterie M	
	Minuterie M	
	Avvolgimenti E	
	Capannoni	
	Off. di servizio	Soc. Terni - Produzio- ne stampati - Laminati piani di acciaio inox (piccole quantità)
95	Coppie coniche mon- taggio differenziali (500 - 850 - 124 - 125 - 130) tutti i tipi	350 pezzi al giorno di rematura pignone a piccola ditta specializ- zata
	Demolizione navale	



Localizzazione	Azienda	Occupazione	Operai
Cremona	Caralli (f)	80	
Crema	Ermaldi e C.	550	
Crema	Clar	20	
Cagliari	Filiale Fiat (g)		130
Cagliari	Orem (f)	70	
Cagliari	— (f)	40	
Modena	Fiat (g)		1.800
	Ata Bergonini (f)	50	
	Mattioli (f)	130	
	Neri (f)	30	
	Benfra (f)	140	
	Fond. di Modena (f)	250	
	Corni (f)	1.400	
	Coop. Fonditori (f)	220	
	Ligmar (f)	290	
	Valdevit	300	
	40 aziende artigiane	400	
Maranello (MO)	Ferrari (50% Fiat)		625
Modena	Maserati (accordo Fiat-Citroën - Maserati-Citroën)		760
Asti	Way Assauto	2.600	
	Bolley Europea	280	
Taranto	Off. Grandi Motori Fiat (g)		25
Mondovì (CN)	Valeo (f)	350	
Cuneo	Milardi (f)	150	
Saluzzo (CN)	Isis Mondial Piston	250	
Garresio (CN)	Signoretto	80	



Impie- gati	Produzione	Sub fornitori
	Commissionaria Servo freni	Dà lavoro a piccole a- ziende
	Commissionaria	
50		Per riparazioni carroz- zerie
	} Cassoni metallici per autocarro	
300	Trattori agricoli mac- chine utensili	Per lavoro di attrezza- tura macchine utensili, lavoro di stampaggio
	Pezzi di macchine u- tensili	
	Attrezzatori	
	Montaggio particolari	
	Scavatrici	
	Blocco trattori	
	Fusioni trattori	
	Fusioni varie	
	Accessori in lamiera per trattori	
	Prodotti di fusione	
150	Vetture da competizio- ne Dino	Scaglietti (200 dip.) Carrozzerie - Esclusi- vamente per Ferrari
60	Vetture sportive	
	Ammortizzatori	Una decina di aziende satellite (montaggio, ammortizzatori e car- buratori) 400 occupati
	Carburatori	
2	Motori uso militare e mercantile	
	Meccanismi per auto	
	Stampaggio lamiera	
	Pistoni	
	Stampaggio lamiera	



Localizzazione	Azienda	Occupazione	Operai
Sassari	Filiale Fiat (g) In città e provincia gruppo di aziende semi artigiane vendita auto e ricambi		71
Potenza	Rabotti - M. Marelli (f)	450	
	Italtractor (f)	100	
Siracusa	Unicem (Megara) allegata al g. Fiat		220
Matera	Ferrosud (g)		380
Malgrate (Lecco)	Frominet (f)	160	
Lecco	Casa (f)	80	
Galbiate (Lecco)	Casartelli (f)	180	
Lecco	Sangalli e Meda (f)	80	
Lecco	Frigerio E. (f)	80	
Villa S. Carlo	Redel (f)	60	
Mantova	Aziende Om (g)		1.050
Suzzara (MN)	Marocchi (f)	116	
Suzzara (MN)	Pasotti (f)	50	
Gonzaga (MN)	Cecav (f)	120	
Brescia	Om-Fiat (g)		5.000
Flero (BS)	Omb-Mocconi (g)	150	
Colcinato (BS)	Peri (f)	100	
Cologno (BS)	Streporava e Pechett	200	
Brescia	Cidanco (f)	100	
Villa Carcina (BS)	Glisenti Caster (f)	200	
Brescia	V. Orlandi (f)	150	
Nave (BS)	Baumann (f)	80	
Ravenna	Filiale Fiat (g)		110
Ravenna	Ghinassi (f)	50	



Impie- gati	Produzione	Sub fornitori
70	Vendita auto e ricambi	Filiali
	Regolatori prodotti motorini - tergicristalli Cingoli per trattori	
14	Cemento	
40	Rotabili Ferroviarie	Manufatti lavorati
	Interruttori Sedili Stamperia Molle Giunti cardanici Minuteria M.	
150	Furgoncini CM-200/B 800-750 RF Autocarri pesanti	Per lavoro carpenteria, stampaggio e vernicia- tura
	Stampaggio Verniciatura Carpenteria	
1.000	Autocarri leggeri e pe- santi	Fusioni in ghisa par- ticolari autocarri. Si servono di aziende mi- nori per particolari
	Stamp. lamiera Stamp. lamiera Lav. meccanica Lav. meccanica Fusioni Trasfor. Telai Molle	
85	Assistenza autoveicoli Testate motori Diesel	



Localizzazione	Azienda	Occupazione	Operai
Bologna	Weber (g) Filiale Fiat (g) Fiat Motorizzazione (g)		1.100
Zola Fredosa (BO)	Fond. Emiliane (f)	200	
Bologna	Sirmac (f)	430	
Casalecchio di Reno (BO)	Rem (f)	60	
Castel Franco (MO)	Ottani-O	110	
Artigiani vari	circa	100	
Alessandria	Filiale Fiat - Om Macc. Agricole - Om Coppero & Zanardi - Sam - Autobianchi (g) ecc.		200
Alessandria	Pasino (f)	170	
S. Giuliano P. (AL)	Carr. Coppero (f)	105	
Tortona (AL)	Omt	140	
Acqui Terme (AL)	Martinetti (f)	60	
Folizzano (AL)	Cavis	600	

In provincia alcuni artigiani fanno per la Fiat sede centrale attrezzature di precisione.



250	<p>Carburatori pompe ali- mentazione</p> <p>Carburatori Ruote per trattori Parti di carburatori</p> <p>Particolari</p> <p>Particolari</p>	<p>Fusione e lavorazione del corpo dei partico- lari che si usano nel montaggio - Dà lavoro fuori per il 30% della forza occupati (250 o- perai)</p>
130	<p>Riparazione e vendita</p> <p>Cassoni e carrine Camion Cassoni e Carrine Camion Cassoni e Carrine Camion Bobine Finizioni plastica</p>	



4. *Fornitori gomma e plastica* (1 = piccolo fornitore; 2 = medio fornitore; 3 = grande fornitore): Ages, Santena (TO), 3; Apgea, Salassa Canavese (tasselli), 1; Amgst-Pfister, Torino (anelli di gomma e acciaio), 1; Cigala e Bertinetti, Torino (plastica, calotte), 2; Corcos, Pinerolo (guarnizioni), 1; Canaplast, Torino (guarnizioni, boccole), 1; Clerprem, Carre (VI) (tasselli), 1; Cossato e Caroppo, Torino (boccole, perni), 2; Elastor, Cumiana (TO) (tasselli, boccole, ecc.), 2; Fimit, Torino (antirombo, isolanti), 2; Forsaeda-Swiss, Svizzera (anelli protettivi), 2; Gear, Torino (particolari piccoli ed esperienze), 1; Gallino, Torino (plastica), 3; Insit, Torino (anelli di protezione), 1; Ispa, Foglizzo (TO) (guarnizioni), 1; Itala, Somma Lombardo (VA) (tubi flessibili), 1; Lys Fusion, Aosta (plastica), 1; Lanza, Redore (BG) (anelli), 1; Magic, Torino (tasselli), 1; Miaba, Orbassano (TO) (pannelli cambio, ecc.), 2; Mammuth, Genova (particolari), 3; Manif. S. Valeriano, Piossasco (TO) (guarnizioni), 1; Olmo, Milano (distanziali), 1; Permafuse, Torino (adesivi, liquidi, ecc.), 1; Pirelli gomma, Pirelli pneumatici, Polipren, Torino (Boccale), 2; Villanova d'Asti; Patelel, Torino (particolari), 1; Rolf, Cologno Monzese (MI) (anelli, ecc.), 1; Saiag, Cirié (TO) (tubi, tasselli, ecc.), 3; Saga gomma, Milano (particolari), 1; Saga Pirelli, Milano (pulegge, ecc.), 2; Satip plastic, Pralormo (TO) (fascette), 1; Sulgom, Torino (particolari), 2; Sigit, Torino (particolari), 2; Salgomma, Torino (guarnizioni), 3; Silga G. Gerbotto, Torino (guarnizioni), 1; Sages, Leumann (TO) (guarnizioni, ecc.), 1; Tavella, Beinasco (TO) (tasselli), 1; Trucco, Torino (vari), 1; Ursus, Vigevano (guarnizioni), 3; Uni Royal, Gran Bretagna (cinghia dentata), 2; Victory, S. Mauro Torinese (guarnizioni), 1.

5. *Torino: trasferimento di lavorazioni dal settore auto: Oggetto dei passaggi di lavorazione:*

1) Stampaggio particolari vari tipo "126" da Mirafiori a fornitore esterno; 2) Montaggio molla leva frizioni tipo "128" da Rivalta a Meccanica Mirafiori; 3) Lavorazione alberini acceleratore tipi "128" e "124" Coupé da Mirafiori a Cento; 4) Stampaggio particolari vari tipo "500" da Mirafiori a fornitori esterni; 5) Stampaggio riporto tipo "124 Coupé" da Mirafiori a Lingotto; 6) Fosfatazione perni per bracci oscillanti tipi vari da Rivalta ad Avigliana; 7) Stampaggio squadretta tipo "850" da Mirafiori a fornitore esterno; 8) Stampaggio riporto tipo "128" familiare da Mirafiori a Lingotto; 9) Rientro stampi particolari vari tipo "126" da fornitori esterni a Rivalta; 10) Montaggio trasmettitore termometro tipo "128" RU da Mirafiori a Rivalta; 11) Lavorazione ruote tipo "128 e 124 Coupé" da Mirafiori a fornitore esterno (Michelin in Francia e Spagna); 12) Stampaggio rinforzo cerniere tipo "124 Coupé" da Lingotto a fornitore esterno; 13) Stampaggio squadretta tipo "850" da Mirafiori a fornitore esterno; 14) Lavorazione paraurti tipo "128 e 500" da Mirafiori a Cromodora; 15) Trattamento termico albero primario cambio "130" da Mirafiori a Rivalta; 16) Stampaggio rinforzo tipo "128" da fornitore esterno a Mirafiori; 17) Cromatura particolari tipo "130" da Mirafiori a fornitore esterno; 18) Ramatura a corpo giunto omocinetico tipo "128" Coupé-Spider da Mirafiori a



fornitore esterno; 19) Cromatura particolari tipo "128 e 130" da Mirafiori a Cromodora; 20) Fornitura bocchettone tipo "500 e 126" a Termoli anziché a Mirafiori; 21) Lavorazione manicotti corona e mozzi tipo "130" da fornitore esterno a Mirafiori; 22) Cromatura perno telaino tipo "128 e 124 Coupé" da Mirafiori a fornitore esterno; 23) Cromatura calotta sferica tipo "241" da Mirafiori a Off. Napoli; 24) Lavorazione tubo braccio freno tipo "128" da Mirafiori a Piaggio; 25) Conto lavorazione paraurti tipo "128 e 500" da Rivalta a Cromodora; 26) Stampaggio particolari vari tipi vari da Lingotto a fornitori esterni; 27) Zincatura particolari vari tipo "130" da Mirafiori a fornitore esterno.



## CAPITOLO SETTIMO

### **Linee di tendenza nel settore veicoli industriali**

Il 26 aprile '74, all'assemblea ordinaria degli azionisti Fiat, Giovanni Agnelli ha difeso il "ruolo dell'automobile" nella vita moderna, facendo capire di non prevedere affatto un tracollo del mercato, ridimensionando i pessimistici giudizi dati nei mesi precedenti, e affermando in sostanza che tale prodotto rimarrà il principale nell'attività della Fiat oggi e in futuro. C'è in queste dichiarazioni lo scopo di tranquillizzare gli azionisti, ma c'è pure a nostro parere un fondo di verità: non è prevedibile nei prossimi anni un cambiamento radicale nella politica produttiva Fiat tale da mettere in discussione il ruolo centrale dell'automobile. Ci sembra più giusto affermare che esiste una tendenza alla diversificazione produttiva con lo scopo di inserirsi in mercati le cui prospettive di saturazione sono più lontane di quelle del mercato dell'automobile. Una diversificazione che soprattutto fornisca all'azienda una maggiore flessibilità di fronte agli imprevisti dalla situazione economica internazionale. In tale tendenza vanno per noi inserite le scelte della Fiat nel settore veicoli industriali. I vasti processi di ristrutturazione a cui sono sottoposti sia il settore veicoli industriali nel suo complesso sia i singoli stabilimenti si inquadrano in un ampio piano i cui obiettivi sono da un lato la rivalutazione qualitativa e quantitativa della produzione di veicoli industriali rispetto al totale della produzione Fiat, dall'altro la riduzione del peso dell'organizzazione operaia in fabbrica e il miglioramento delle condizioni salariali e di lavoro. Proviamo ora a confrontare alcuni dati della produzione e del fatturato Fiat in relazione al settore veicoli industriali:



	Prod. autoveic.	Prod. veic. ind.	Prod. trattori
1971	1.580.000	61.109	41.230
1972	1.680.631	64.057	41.091
1973	1.555.731	68.500	55.500

	Fatturato Om Autobianchi Fiat	Numero veicoli fatturati Auto e veic. comm.	Veic. ind.
1971	1.820 (milioni)	1.526.391	59.862
1972	2.127	1.616.818	64.052
1973	2.370	1.486.780	68.941

La produzione di veicoli industriali non ha subito negli ultimi tre anni gli sbalzi di quella automobilistica, ha continuato a crescere e, secondo i progetti Fiat dovrà continuare in tale direzione: difatti all'ultimo salone del veicolo industriale di Torino, lo scorso autunno, la Fiat annunciava una produzione di 100 mila veicoli industriali per il 1974 e 150 mila per il 1975; la quota dei veicoli industriali sul fatturato complessivo Fiat nel '73 è stato del 18,84% (nel '71 era 15,42%), oltre al 6,8% dei trattori agricoli e industriali, ed è destinata a crescere per il futuro non essendo prevedibile uno sviluppo percentualmente uguale nelle altre produzioni. Siamo di fronte a un progetto di lungo periodo, a una scelta strategica della Fiat oppure a un fenomeno effimero frutto di contingenze favorevoli?

La seconda ipotesi potrebbe essere avvalorata dall'analisi della storia della politica Fiat nel settore veicoli industriali; i dati che seguono (anno e unità) stanno a dimostrare che in passato la Fiat ha sempre sviluppato la produzione di autocarri nei periodi di forte richiesta nel mercato nazionale e l'ha ridotta drasticamente nei periodi di scarsa domanda. Esemplari i casi della prima e seconda guerra mondiale frutto della domanda militare e soprattutto il caso degli anni del "boom" economico dal '59 al '63. Diamo qui la data e le unità prodotte in quell'anno:

1903, 3; 1904, 0; 1905, 9; 1906, 52; 1907, 55; 1908, 96; 1909, 41; 1910, 82; 1911, 157; 1912, 624; 1913, 496; 1914, 1.408; 1915, 6.657; 1916, 12.225; 1917, 17.217; 1918, 14.304; 1919, 10.618; 1920, 7.730; 1921, 1.338; 1922, 0; 1923, 0; 1924, 1.083; 1925, 2.666; 1926, 2.393; 1927, 3.109; 1928, 5.071; 1929, 3.407; 1930, 2.901; 1931, 1.750; 1932,



2.332; 1933, 2.760; 1934, 5.020; 1935, 5.620; 1936, 8.302; 1937, 9.226; 1938, 4.670; 1939, 2.843; 1940, 10.629; 1941, 12.548; 1942, 10.614; 1943, 8.300; 1944, 4.476; 1945, 3.260; 1946, 5.792; 1947, 5.992; 1948, 6.440; 1949, 9.101; 1950, 11.379; 1951, 11.053; 1952, 9.502; 1953, 15.702; 1954, 15.283; 1955, 17.872; 1956, 19.264; 1957, 18.146; 1958, 19.940; 1959, 18.968; 1960, 28.718; 1961, 34.978; 1962, 48.813; 1963, 69.43; 1964, 42.478; 1965, 35.163; 1966, 40.990; 1967, 50.070; 1968, 67.238; 1969, 60.186; 1970, 60.337; 1971, 61.109; 1972, 64.057; 1973, 68.500.

L'espansione produttiva dell'economia italiana negli ultimi mesi del '73 e nei primi del '74 giustifica in parte la crescita della produzione dei veicoli industriali: le immatricolazioni di autocarri nei primi tre mesi del '74 sono state in Italia 24.726 con un aumento del 21,62% rispetto allo stesso periodo del '73. Ma se è vero che i dati della produzione, dimostrano appunto come sia sempre esistito uno stretto legame tra domanda del mercato italiano e politica produttiva Fiat, tale tendenza non si verifica più dal '70 in poi: da un lato le immatricolazioni scendono, dall'altro la produzione aumenta. Crescono di conseguenza le esportazioni.

Immatricolazioni di autocarri e autobus:

1947, 9.100; 1948, 8.214; 1949, 11.019; 1950, 12.400; 1951, 11.298; 1952, 12.705; 1953, 16.443; 1954, 17.786; 1955, 17.156; 1956, 16.862; 1957, 16.845; 1958, 17.227; 1959, 19.073; 1960, 28.938; 1961, 39.126; 1962, 45.610; 1963, 53.347; 1964, 40.986; 1965, 36.348; 1966, 40.691; 1967, 54.402; 1968, 59.580; 1969, 62.085; 1970, 55.912; 1971, 54.009; 1972, 54.009; 1973, 51.500.

E se i programmi della Fiat verranno attuati una sempre maggiore percentuale di veicoli industriali sarà destinata al mercato estero. Per quel che si riesce a capire dagli scarsi dati disponibili l'obiettivo è quello di un maggiore inserimento nei mercati del "terzo mondo"; sono a tutt'oggi in corso operazioni per l'esportazione in Argentina, Costa Rica, Ecuador, Siria, Sudan, Jugoslavia. In tal modo viene anche risolta l'apparente contraddizione tra la dura politica deflattiva avviata a tappe forzate dal governo Rumor e quindi la prevedibile contrazione della domanda in Italia e i progetti espansivi della Fiat nel settore veicoli industriali. Ma se tutto ciò non fosse sufficiente a dimostrare che non siamo di fronte a mutamenti di poco conto, i dati sui mutamenti strutturali, sulle riconversioni produttive, sugli aumenti di produzione e di produttività che coinvolgono tutto il



settore dei veicoli industriali, con un impegno non indifferente dal punto di vista degli investimenti, sono senz'altro risolutivi.

### *Struttura produttiva*

Oggi gran parte della produzione di veicoli industriali Fiat avviene in Italia. Nel 1973 contro i 68.500 veicoli industriali prodotti nel nostro paese si pongono i 17.000 prodotti all'esterno (11.000 la Unic in Francia, 5.000 la Zoz in Jugoslavia, 900 la Fiat Concord in Argentina). Accanto alla crescita della produzione in Italia ci pare si possa prevedere per i prossimi anni, come per il settore dell'automobile, un maggior peso della produzione all'estero rispetto a quella effettuata in Italia. Due fatti ci paiono significativi: 1) il nuovo stabilimento Unic a Trappes presso Parigi in attività dal 1973, ha linee di montaggio capaci di 80-100 autocarri al giorno; 2) l'accordo con l'Alfa Romeo per la fabbrica brasiliana Fnm che oggi produce 3.000 veicoli industriali all'anno, ma con il previsto ampliamento degli impianti raggiungerà le 15.000 unità.

Anche limitandoci a questi due stabilimenti non appena sarà raggiunto il livello massimo di produzione il numero di veicoli industriali prodotti all'estero triplicherà. Diamo ora l'elenco degli stabilimenti all'estero di produzione o montaggio di veicoli industriali. Aziende affiliate:

*Francia:* Unic, con quattro stabilimenti: Puteaux-Suresnes; Fourchambault; Bourbon-Lancy; Trappes. (Produce veicoli industriali della classe media Unic-OMF); *Argentina:* Fiat Concord Saic. (Produce veicoli industriali "619 NI/TI - 697 N/T - 341 A - 319 NA - 697 6 x 6"; trattori modelli "400/500/700/800/900/1100"); *Brasile:* Fnm (Fabbrica Nacional de motores) dovrà produrre autocarri leggeri medi e pesanti Fiat e alcuni modelli di autobus dal 1974; *Cile:* Fiat Chile SA (montaggio di autocarri medio pesanti tipo 673 NR"); *Uruguay:* Mary Sierra (montaggio autocarri OM 65 [Leoncino] Trattori: 500-800-400 origine Fiat Concord); *Sud Africa:* Fiat South Africa Pty Ltd. (montaggio veicoli industriali 684 T - 697 N/T - 619 TI - 673 N"); *Zaire:* Fiat Zaire (montaggio trattori tipo "480-640-750").



## Aziende licenziatarie:

*Austria:* Steyr-Daimler Puch A-G (montaggio veicoli leggeri OM); *Jugoslavia:* Zavodi Crvena Zastava (consociata al 16,5%) (produce veicoli industriali "615/620 - 1300 TF - OM Leoncino"); *Portogallo:* J.J. Gonçalves Sucrs (montaggio veicoli industriali "619 NI - 697 N/NP - 684 NP/TP - 50 NC - 110 NC - 130 NC - OM 40/35 - OM 50 - OM 70 - OM 75 - OM 90 - OM 190 T - OM 260 T"); *Romania:* Avtotraktor (montaggio trattori "450 - 455"); *Giappone:* Kubota Ltd. (produce trattori "540 - 640"); *Indonesia:* Daha Motors (montaggio "OM 75"); *Malesia:* Sharikat Fiat Distributors (montaggio veicoli industriali "100 EC"); *Tailandia:* Sri (montaggio autotelai per autobus modelli "331 e 130 AI"); *Turchia:* Oto - Yol (montaggio autocarro "684 T" Turk traktor (consociata al 25%) (produce trattori "480 - 640"); *Venezuela:* Fiaav (consociata al 40%) (montaggio veicoli industriali "682 N3/T3 - 619 NI/TI - 697 N/T - 306 - 343 - 418 AL - OM 40"); *Etiopia:* Amce (consociata al 90%) (montaggio dal 1974, autocarri "Fiat e OM"); *Nuova Zelanda:* Torino Motors Ltd. (montaggio "684 N - 619 TI - 697 N").

Pur crescendo la quota della produzione estera, il nucleo fondamentale della struttura produttiva rimarrà per lungo tempo ancora in Italia. Buona parte degli stabilimenti all'estero sono di montaggio e dipendono dalla produzione di pezzi fatta nel nostro Paese; la Unic fa eccezione, anche se solo in parte, poiché dipendente ad esempio dalla produzione telai della Sot di Torino.

## *La struttura produttiva in Italia*

Gli ambiziosi progetti Fiat nel settore veicoli industriali hanno già prodotto vasti processi di ristrutturazione in tutta l'organizzazione produttiva a livello nazionale. Interi stabilimenti hanno dovuto essere riorganizzati per produzioni interamente diverse da quelle fatte in precedenza, per raggiungere l'obiettivo, in buona misura ormai ottenuto, di una struttura industriale costituita da un lato da stabilimenti specializzati in singole produzioni di gruppi meccanici, dall'altro da stabilimenti per il montaggio finale del prodotto finito. Ciò ha favorito la tendenza alla standardizzazione e unificazione dei componenti del prodotto finale fin dalla fase di progetta-



zione. Si progettano cioè gruppi e sottogruppi meccanici (motori, cambi, ponti, ecc.) i quali con poche modifiche possono adattarsi ad un'ampia gamma di modelli, favorendo così la produzione di serie, possibilmente in linee di montaggio.

Dalla Spa Stura di Torino, lo stabilimento maggiore del settore veicoli industriali (montaggio di autocarri medio pesanti) è ormai terminato il trasferimento a Lecce della produzione di macchine movimento terra. L'unica produzione di cui la Spa Stura rifornisce altri stabilimenti del gruppo è quella di motori: si producono infatti anche motori per autobus trattori e camion militari.

Nei principali altri stabilimenti le produzioni sono così distribuite:

*Spa Centro (Torino)*: ingranaggi e differenziali (in smobilizzazione); *Sot (Torino)*: telai per tutta la produzione di veicoli industriali Fiat, OM, Lancia, Unic; *Officine di Grugliasco*: macchinario, complessi a trasferta, saldatrici elettriche, utensili, calibri, attrezzature; *Officine di Modena*: trattori agricoli; *Fiat - Allis Chalmers di Lecce*: macchine movimento terra; *OM di Bari*: carrelli elevatori; *Stabilimento di Cameri*: autotelai e carrozzerie per autobus; *OM di Milano*: ponti, assali, fusi a snodo, ganasce; *OM di Brescia*: ingranaggi cambi, altri gruppi meccanici, autocarri leggeri, motori a tre, quattro e sei cilindri; *Lancia di Bolzano*: scatole dei ponti, ruote, veicoli speciali, militari e civili; *Sezione di Vado Ligure*: differenziali e ponti posteriori; *Officine di Firenze*: alberi di trasmissione, semialberi e giunti per differenziali; *Officine di Marina di Pisa*: serrature e martinetti, snodi per sedili; *Officine di Bari*: freni idraulici; *Stabilimento di Pinerolo*: giunti omeocinetici; *Stabilimento di Sulmona*: scatole sterzo e tiranteria dello sterzo; *Officine di Suzzara*: carrozzerie e montaggio di veicoli commerciali su autotelai OM e Spa; *Magneti Marelli di Vasto*: motorini di avviamento.

Una organizzazione produttiva caratterizzata per stabilimento come si è detto, ha indubbi vantaggi per la Fiat, la quale ha eliminato doppioni inutili (ricordiamo che l'attuale settore veicoli industriali è costituito da stabilimenti Fiat - OM - Lancia - Unic, cioè aziende che prima di essere unificate dalla Fiat producevano autocarri per proprio conto), ma soprattutto ha semplificato e



linearizzato tutta la propria struttura produttiva favorendo la ristrutturazione dei singoli stabilimenti in funzione di un aumento di produttività. Ciascuno stabilimento, dovendo produrre specifici gruppi meccanici in grande quantità essendo il solo a farli, può attuare una organizzazione del lavoro estremamente efficiente e quasi ovunque fondata sulla lavorazione in linea.

*Si può affermare che da almeno 2 anni a questa parte la ristrutturazione nel settore veicoli industriali ha avuto quale caratteristica peculiare l'introduzione di sistemi di lavoro ripetitivi e dequalificati anche dove prima esisteva un certo grado di professionalità; quindi una "nuova" organizzazione del lavoro fondata su metodi tipicamente tayloristi e mai disturbata dalla campagna propagandistica che contemporaneamente veniva condotta a proposito del "nuovo modo di fare l'automobile."* Nella fabbricazione degli autocarri non solo è sempre mancata la realtà dei cosiddetti "nuovi sistemi produttivi," ma anche l'ideologia. Del "nuovo modo di fare gli autocarri" non ne ha parlato mai nessuno e tantomeno si fanno esperimenti di "isole." Quanto al sindacato non solo non poneva il problema del "nuovo modo di produrre," ma lasciava che la Fiat si muovesse con massicci investimenti in direzione opposta. Non deve stupire perciò se, alla firma dell'ultimo accordo integrativo aziendale oltre alla critica per la miseria salariale ottenuta, si sia manifestato scetticismo tra i delegati e gli operai del settore veicoli industriali, ancora più che da altre parti, sulle "grandi conquiste" spacciate dal sindacato sul tema dell'organizzazione del lavoro. Inoltre, nonostante il grosso impulso dato ai veicoli industriali da un lato dal mercato favorevole, dall'altro, come si è visto, da precise scelte della Fiat, nell'accordo integrativo tutte le parti riguardanti gli investimenti nel Mezzogiorno sfiorano soltanto questo settore e precisamente fanno riferimento ai pullman, ai carrelli elevatori e alle macchine movimento terra. Per gli autobus si conferma la costruzione di uno stabilimento con una occupazione di 1.800 addetti (già prevista dai progetti Fiat), mentre si subordina l'aumento dell'occupazione a 3.000 addetti (qui starebbe la vera conquista sindacale) all'approvazione "del piano di finanziamento alle regioni per il potenziamento del trasporto pubblico su gomma." Si riconferma pertanto la scelta della Fiat di investire al Sud solo con i soldi dello stato; mentre i suoi capitali sono utilizzati prima



di tutto all'estero; son d'esempio i nuovi stabilimenti in Francia, in Brasile, ecc. In attesa dell'entrata in funzione dello stabilimento nel Mezzogiorno, quello di Cameri (Novara) sarà ampliato. Saranno trasferiti dal Sud a Cameri dei lavoratori per seguire un "programma di addestramento" che li renderà idonei ad essere assunti nel nuovo stabilimento meridionale. Un metodo analogo è stato adottato dalla Fiat per lo stabilimento di Lecce, prima dell'ultimo accordo integrativo. Centinaia di operai reclutati nella zona di Lecce con metodi clientelari hanno preso parte a corsi di "addestramento" alla Spa Stura e Spa Centro di Torino. Il periodo di addestramento era indeterminato; alla partenza si prometteva una durata di quattro mesi, a Torino era continuamente allungato, prima sei poi dodici ed in alcuni casi diciotto mesi; di solito si concludeva quando gli operai iniziavano a protestare e lottare. Non era corrisposta alcuna indennità di trasferta e "l'addestramento" consisteva in realtà nel fare la produzione dopo pochi giorni dall'inserimento nel posto di lavoro. Tutto ciò è finito solo con il definitivo trasferimento della produzione di macchine movimento terra a Lecce. Nel caso di Cameri il trasferimento è ancora così ipotetico da far prevedere un lunghissimo travaglio agli operai "in addestramento." Come si può capire, tutto il ridimensionamento del settore veicoli industriali comporta investimenti notevoli i quali saranno e sono concentrati soprattutto negli stabilimenti attualmente esistenti, che sono in maggioranza del Nord. L'aumento dell'occupazione in questo settore è la prima immediata conseguenza. Per avere un dato indicativo della grandezza prevedibile di aumento dell'occupazione si deve tener conto che a fine '73 nel settore veicoli industriali della Fiat lavoravano circa 25.500 addetti e l'azienda ha preannunciato di voler raddoppiare la produzione per il '75.

Non è molto credibile quindi il conseguente passo della premessa all'accordo integrativo Fiat: "La Fiat si impegna a destinare esclusivamente al Mezzogiorno — ed eventualmente in altre aree depresse — le opportunità occupazionali conseguenti ad ogni investimento diretto ad incrementi non marginali di capacità produttiva rispetto al potenziale attuale; tale destinazione tenderà per quanto possibile, alla creazione di cicli integrati e delle connesse attività di progettazione." A meno che non si voglia far passare i progetti Fiat nel settore veicoli indu-



striali come "incrementi marginali di capacità produttiva." E tutto questo dovrebbe realizzarsi, nei progetti della Fiat, attraverso il numero più limitato possibile di assunzioni. I vuoti di manodopera dovrebbero essere compensati prima di tutto dai trasferimenti dal settore automobili, in particolare per quel che concerne la zona di Torino.

### *La zona Nord di Torino*

Andiamo a vedere come i progetti della Fiat sopra delineati si sono concretizzati in una situazione specifica: la zona Nord di Torino. Questa zona costituita da quattro grandi stabilimenti - Grandi Motori, Sot, Ricambi, Spa Stura con circa 18.000 occupati dovrà diventare e in parte lo è già, il nucleo centrale del settore veicoli industriali in Italia.

La Grandi Motori e la Sot sono stabilimenti vecchi (nati nel 1923), eppur trovandosi nel centro di Barriera di Milano non sono affatto in smantellamento, come è avvenuto per molte altre industrie trasferite negli ultimi anni nella prima e seconda cintura, ma in piena ristrutturazione.

La Ricambi e la Spa Stura sono stabilimenti più recenti (circa 17 anni di vita) e posti all'estrema periferia del quartiere e di Torino. Dal primo al secondo nucleo industriale ci sono circa 3 km di distanza, per cui i telai prodotti dalla Sot arrivano in pochi minuti nel magazzino telai della Spa Stura. Per facilitare il trasporto dei telai che viaggiano su autocarri pesanti, la Fiat ha provveduto a far "adeguare" la viabilità della zona. Qualche anno fa è stato costruito il prolungamento di via Cigna, dove è situata la Sot, fino a c.so Vercelli; in tal modo si è ottenuto di far evitare alcuni giri fastidiosi, attraverso vie strette, ai grossi autocarri carichi di telai. Via Toscanini, così si chiama la nuova strada, per essere una via comoda ha dovuto tagliare in due il Parco Sempione, unica grande zona verde di Torino Nord; lungo via Toscanini sono stati costruiti nuovi isolati: inutile dire che oggi del Parco è rimasto ben poco.

La Grandi Motori non fa parte propriamente del settore veicoli industriali, è comunque importante innanzi tutto segnalare che continua a cedere capannoni alla Sot. Entro la fine del '74 si presume dovrà far parte della Sot tutta l'area compresa tra via Cervino e c.so



Vigevano. Dalla Grandi Motori è stata trasferita a Trieste la produzione dei motori marini grandi, mentre si sono incontrate delle difficoltà al trasferimento della produzione dei motori medi, che continuano a essere prodotti a Torino. Nella sezione continuano a essere prodotti i motori piccoli (per le FFSS). Non si hanno ancora sufficienti elementi per fare previsioni sui progetti della Fiat nei riguardi della Grandi Motori; unico dato certo è la costruzione di una linea di montaggio di semi-serie per la produzione di motori per carri armati "Leopard" (prodotti dalla Oto-Melara).

*Sarà la prima linea di montaggio in funzione alla Grandi Motori* ed è forse un segno importante delle intenzioni della direzione Fiat; bisogna tener conto infatti che se tale tendenza fosse generalizzata significherebbe un notevole mutamento nella composizione della classe operaia della Grandi Motori. Sulla nuova linea saranno infatti immessi operai di terza e seconda categoria, mentre l'attuale classe operaia alla Grandi Motori è mediamente di gran lunga più qualificata: 1<sup>a</sup> super (5%); 1<sup>a</sup> (32%); 2<sup>a</sup> (46%); 3<sup>a</sup> super (4,6%); 3<sup>a</sup> (12%) secondo la vecchia classificazione. La nuova linea funzionerà per tre turni giornalieri.

*La Sot (Sezione Officine Telai) di via Cigna* è probabilmente l'esempio più chiaro di specializzazione della produzione di un singolo gruppo meccanico e della conseguente progressiva dequalificazione del lavoro operaio. La Fiat lo ha fatto diventare lo stabilimento per la produzione di tutti i telai dell'intera gamma di veicoli industriali e autobus. Le produzioni diverse sono state tutte trasferite: 1) fonderia di seconda fusione in parte a Carmagnola, in parte a Crescentino, in parte alla Mandelli di Rivoli; 2) ruote e scatole ponte a Bolzano; 3) freni a disco a Bari.

È rimasta come unica produzione collaterale quella dei paraurti di tutta la gamma Fiat-OM-Unic. La specializzazione sui telai non riguarda una parte sola della produzione, bensì il ciclo lavorativo completo: alla Sot si farà progettazione, esperienze, lavorazione lamiera, stampaggio, montaggio, verniciatura mano di fondo a elettroforesi e smalto. L'attuale produzione di telai si aggira sui 450 al giorno; oltre ad alcuni telai prodotti in parti staccate e spediti a stabilimenti di montaggio all'estero. Al termine dell'attuale processo di ristrutturazione la Sot dovrà produrre tutti i telai Fiat - OM - Lan-



cia e in parte Unic. Per raggiungere i nuovi livelli di produzione le lavorazioni sono state organizzate in linee così strutturate: 1) linea montaggio telai OM (lavorazione completa dalla preparazione Longheroni alla revisione); 2) linea 0 (preparazione Longheroni); 3) linee G-H-I (montaggio telai chiodati per autocarri medio pesanti); 4) linee B (montaggio telai puntati pesanti); 5) linee C-D (montaggio telai leggeri); 6) linea E (preparazione Longheroni); 7) linea F (montaggio telai per autobus urbani ed extraurbani); 8) linea montaggio telai  $\times 4$  autobus "421."

Per ottenere alti livelli di produzione e produttività si è cercato di trasformare tutte le lavorazioni in produzione di linea comprese quelle che tradizionalmente alla Sot non lo erano. Esempio il caso della linea 0 costituita dal raggruppamento delle lavorazioni di foratura e preparazione Longheroni, fatta in precedenza all'inizio delle linee G-H-I. Oppure il caso della squadra sottogruppi e linea montaggio  $\times 4$  dove oggi il lavoro è semiartigianale, mentre la tendenza è quella di trasformare la lavorazione in una linea tradizionale, con due tratti di linea atti alla preparazione dei due blocchi che compongono il telaio e il terzo tratto per l'assemblaggio e montaggio, con cadenze fisse e costanti. In questo reparto oggi il lavoratore inizia e porta a termine un sottogruppo eseguendo tutte le operazioni con dei tempi a ciclo di notevole durata dai 30 ai 100 e più minuti. La ristrutturazione già iniziata tende a far sparire tale organizzazione del lavoro con buona pace per il "nuovo modo di produrre."

*Il problema della parcellizzazione e dequalificazione del lavoro è indubbiamente uno degli aspetti prioritari di tutta la ristrutturazione, ne è anzi la conseguenza più logica tenuto conto che come si è detto la caratteristica principale dell'attuale processo di ristrutturazione alla Sot è quello della introduzione di lavorazioni in linea dovunque è possibile, semplificando le mansioni, riducendo i tempi e introducendoli dove non ci sono. L'esempio della squadra sottogruppi non è il solo. Le nuove linee G-H-I in via di completamento hanno cadenze dell'ordine di 10/12 minuti a confronto di un minimo di 20 e un massimo di 40/50 minuti alle stesse linee prima della ristrutturazione. La linea montaggio telai OM, la prima ad essere ristrutturata, ha cadenze medie di 6-7 minuti. Tra l'altro in questa produzione la Fiat è riu-*



scita ad ottenere un alto grado di standardizzazione del prodotto; sulla linea si producono ben 24 tipi di telai della gamma Fiat OM che con le relative varianti raggiungono 230 modelli. Le linee B, C, D, E, F saranno a breve termine ristrutturare e assumeranno le caratteristiche delle linee G-H-I con composizione delle mansioni, aumento dei ritmi di lavoro, della monotonia. Contemporaneamente alla messa in atto di tali trasformazioni la Fiat non perde un'occasione per condurre un duro attacco al salario. *Ogni occasione è buona per eliminare qualche indennità dalla busta paga*, giustificando tali atti con l'affermazione che i nuovi metodi produttivi non implicherebbero paghe di costo. Quando è entrata in funzione la linea 0 la direzione ha eliminato il disagio linea e il cottimo medio-pesante con la scusa che gli operai ora non lavoravano più sulle linee G-H-I dove tali indennità erano giustificate. Lo stesso gioco verrà messo in atto probabilmente anche sulla nuova linea e preparazione Longheroni. La reazione operaia è comunque stata immediata ed è iniziata una lotta per la conservazione del salario.

*La piena utilizzazione degli impianti* è un altro obiettivo che si vuole raggiungere a breve scadenza. Il lavoro al sabato e alla domenica è frequente e ottenuto per mezzo di un uso accorto di settori operai particolarmente ricattabili. Il terzo turno è in espansione: già introdotto sulla linea telai OM, è previsto per altre lavorazioni. La composizione operaia alla Sot è oggi molto simile a quella dei grandi stabilimenti Fiat: circa il 60% della forza-lavoro è di terza e terza super (vecchia classificazione), circa il 30% di 2<sup>a</sup> categoria, il resto 1<sup>a</sup> e 1<sup>a</sup> super. La percentuale di operai di 3<sup>a</sup> categoria è aumentata in seguito alla ristrutturazione. Indubbiamente la Fiat si è resa conto che la nuova struttura produttiva è assai scoperta agli effetti delle lotte operaie, come ogni produzione di linea e ha tentato di porvi rimedio utilizzando dovunque possibile *numerosi polmoni* di prodotti semilavorati. La costruzione della nuova linea o ha consentito di costituire un polmone di Longheroni tra questa linea e le linee G-H-I. Le nuove linee G-H-I simili come si è detto alle future B-C-D-E sono ora disposte ad anello, in precedenza erano disposte a U, con rotazione a scorrimento in senso verticale, e ciascuna di esse è stata divisa a tratti di linea con polmoni tra un tratto e l'altro. I risultati di un simile impegno a ristrutturare



lo stabilimento si sono già iniziati a vedere. Sono sufficienti i seguenti dati: le ore di presenza sono passate da 1.816.247 nel '72 a 2.296.776 nel '73 con un aumento di circa il 25%, mentre il totale dei telai prodotti nello stesso periodo è aumentato di circa il 70%, da 40.500 a 69.861. Oggi lo stabilimento ha circa 1.700 dipendenti.

### *La Spa di Stura*

Lo stabilimento Spa di Stura è stato destinato a produrre veicoli industriali medio-pesanti oltre a tutti i motori per veicoli industriali, autobus, trattori, autocarri militari, necessari per la propria produzione e per quella di altri stabilimenti. Per cui sono state trasferite le produzioni di macchine movimento-terra, ponti e assali, tamburi e ruote a razze, elettroforesi e altre. Gli operai liberati da questi trasferimenti di lavorazioni, soprattutto nel corso del 1973, sono stati immessi nelle produzioni di autocarri.

*L'aumento di produzione nell'ultimo anno è stato notevole; si è passati da circa 110 autocarri al giorno agli attuali 180 così divisi:*

linea 50, 25 x 2 turni; linea 91, 33 x 1 turno; linea 84, 18 x 1 turno; linea 82, 25 x 1 turno<sup>1</sup>; linea 97, 24 x 2 turni.

Secondo un documento sindacale, a cura del terzo centro FLM, a fine ristrutturazione si dovrebbe giungere al raddoppio dell'organico presente al febbraio '74 (circa 7.400) con una produzione triplicata. È probabile quindi il passaggio sui due turni delle linee 91, 84, 82. Sono inoltre prevedibili ulteriori aumenti di produzione generalizzati. Inoltre lo stabilimento sta allargando enormemente la propria area: ha terminato di assorbire la ex Sos ora Gvi e *finirà per assorbire la Ricambi non appena sarà terminato il suo trasferimento nel nuovo grande stabilimento Ricambi di Volvera. Una parte della Ricambi di Lungo Stura Lazio diventerà parte integrante della Spa, un'altra parte produrrà pezzi di ricambio per veicoli industriali. Durante il 1973 numerose lavorazioni sono passate dal turno normale ai due turni giornalieri, ad esempio la linea montaggio autocarri 50, le linee montaggio cabine, le linee montaggio telai, ecc.*

<sup>1</sup> È previsto l'aumento a 31.



*Si è ora rafforzato il terzo turno* passando da circa 250 operai l'anno scorso ai più di 500 oggi, con la tendenza ad aumentare. Oggi si lavora sul terzo turno nei reparti di lavorazione meccanica e nella sala prova motori. Le assunzioni sono state massicce per tutto il '73 (almeno 400/500) fino al blocco, per essere poi sostituite dalla politica dei trasferimenti. Si è trattato in grande maggioranza di manodopera giovane immigrata.

Che si voglia raddoppiare l'occupazione alla Spa, nonostante il blocco delle assunzioni, è probabile, se si tiene conto che solo la nuova sala prova motori e il nuovo capannone revisione autocarri sono di dimensioni tali da presumere una occupazione di almeno 500 operai. A ciò si aggiunga l'estensione dei due turni giornalieri a lavorazioni ancora limitate al turno normale, la ristrutturazione con aumento di organico prevista nella gran parte dei reparti Spa, ecc. Soffermiamoci ora sulle principali trasformazioni a cui è interessata la Spa di Stura.

Sono in costruzione (come si è detto) un nuovo capannone per la revisione autocarri, inoltre un nuovo magazzino gomme, il raddoppio della sala prova motori che a lavori ultimati dovrà essere in grado di triplicare la produzione. È quasi ultimato un reparto per la produzione del nuovo motore a V; il reparto è costituito da macchine transfert altamente automatizzate per fresatura, foratura, finitura ecc. delle diverse parti del motore; mentre per il montaggio vero e proprio è stata costruita una nuova linea lunga circa 300 m, su cui dovranno essere prodotti circa 80 motori a turno. Le caratteristiche di questa linea non differiscono molto da quelle delle due linee già esistenti dove le mansioni per ciascuno operaio sono mediamente della durata di due tre minuti. Attualmente la produzione di motori alla Spa Stura è di circa 450 motori piccoli più 164 motori grandi al giorno; anche in questo caso la produzione dovrà adeguarsi agli obiettivi della Fiat. La produzione degli autocarri oggi montati sulla linea 50 verrà trasferita (probabilmente in Francia) e la linea verrà adeguata alla produzione di un nuovo tipo di autocarro fornito del motore a V. Collegate all'introduzione dell'autocarro con motore a V sono pure le trasformazioni su una linea delle puntatrici al reparto 55 della carrozzeria: cioè anche questa linea verrà adattata per la produzione di un nuovo tipo di cabina. Sia su quest'ultima linea che sulla



50 sono previsti da un lato alcuni miglioramenti tecnici che gli operai attendevano da molto tempo, ed erano continuamente rinviati proprio per essere attuati contemporaneamente alla ristrutturazione per l'introduzione del nuovo prodotto. Dall'altro si prevede che i miglioramenti tecnici saranno usati per mascherare un ulteriore taglio dei tempi. Si sa già che la produzione del nuovo autocarro sarà maggiore di quella attuale sulla linea 50. L'officina 2, una volta occupata soprattutto dal montaggio macchine movimento-terra, è quasi completamente ristrutturata; l'obiettivo è quello di sistemarci tutte le lavorazioni di pezzi utili alle 5 linee montaggio autocarri. Tali linee sono disposte a fianco dell'officina 2, per cui reparti prima disposti in altre officine della Spa ad esempio quello delle pompe dell'olio, oppure alla Spa Centro, ad esempio lavorazione ingranaggi e reparto esperienze, sono stati trasferiti all'officina 2. Da questa officina a loro volta reparti come quello dei cavi e dei tubi legati alle linee telai, sono trasferiti alla Osa. Infatti le due linee telai sono relativamente vicine allo stabilimento Osa, essendo sul fondo della Spa, inoltre si sta costruendo un capannone di unione tra l'Osa e la Spa. Attraverso questo capannone tra l'altro passerà la nuova linea lavorazione greggi in costruzione all'Osa e che raggiungerà senza interruzioni la verniciatura telai della Spa. Oggi la linea greggi è nell'officina 2. Pure importanti sono le trasformazioni alle due linee telai. Durante il ponte del Natale '73 dalle due linee era stata eliminata una interruzione che divideva ciascuna linea in due tratti distinti; ora è prevista l'eliminazione dello scarico telai posto al fondo delle linee e il collegamento diretto con le cinque linee montaggio autocarri. Si manterrà ovviamente un polmone telai nell'ex scarico telai, ma si otterranno comunque delle linee di produzione dal telaio nudo al camion completo lunghe circa 600-700 metri.

Gran parte delle trasformazioni fin qui descritte dovrebbero essere condotte a termine per la fine del periodo estivo '74. Gli effetti della ristrutturazione sulla classe operaia hanno già iniziato a farsi sentire, per cui a partire dai dati che si posseggono e dal grado di presa di coscienza di massa e della conseguente reazione e lotta operaia, si può con sufficiente precisione definire alcuni tratti essenziali della ristrutturazione alla Spa di Stura. 1) attacco alla "rigidità" della forza-lavoro per ottenere



un alto grado di utilizzazione degli impianti; 2) attacco all'organizzazione operaia.

Il prolungamento della giornata lavorativa per mezzo del lavoro straordinario reso abituale è un dato di fatto per molti operai. Il lavoro al sabato si è diffuso con gli straordinari, ma è ricercato dalla Fiat in modo più organico attraverso accordi col sindacato come nel caso dei due sabati lavorativi di recupero per il ponte natalizio. Dopo il fallimento della proposta di scaglionamento delle ferie è presumibile una offensiva padronale per ottenere il sabato lavorativo: nei reparti se ne sentono già le avvisaglie. Il terzo turno come si è detto è in espansione, è già stata accennata la possibilità di introdurlo alle linee montaggio 50 e 97. Indubbiamente si assiste all'aumento di produttività frutto dell'introduzione di macchinari tecnologicamente evoluti come i complessi di Palo, i torni Einemann a schede perforate, foratrici MP, rettifiche Lantis, ecc. In alcuni reparti, come quello per la produzione dei motori a V, c'è un notevole aumento del rapporto capitale-addetti. Ma la via preferita e di gran lunga più usata è quella della intensificazione dei ritmi, dell'estensione della parcellizzazione del lavoro, e di conseguenza della dequalificazione operaia.

### *Lo scaglionamento delle ferie e i trasferimenti*

L'ultima iniziativa Fiat, in ordine di tempo, contro la "rigidità" della forza-lavoro è stata la proposta di scaglionamento ferie. Per raggiungere l'obiettivo della piena utilizzazione degli impianti nel settore veicolo industriale la Fiat inizia a dicembre massicci trasferimenti da Rivalta e Mirafiori verso la Sot e la Spa e propone a fine marzo le ferie scaglionate per gli stabilimenti del settore veicolo industriale. È il più duro attacco alla rigidità dell'uso della forza-lavoro che la Fiat ha condotto da anni a questa parte. Dal novembre '73 la Fiat promuove la campagna propagandistica, sull'onda della crisi energetica, sulla presunta fine dell'era automobilistica, di pari passo minaccia l'uso della cassa integrazione negli stabilimenti di automobili. C'è evidentemente un uso ricattatorio della crisi energetica contro la lotta per il contratto integrativo aziendale appena iniziata, ma c'è pure il tentativo di "coprire" la politica dei trasferimenti in massa.



Ecco alcuni dati sull'occupazione operaia alla Spa e alla Sot:

17 luglio 1973; Spa, 8749; Sot 1534; 31 gennaio 1974; Spa, 9675; Sot, 1617.

Circa 100 operai trasferiti in pochi mesi, quasi tutti coatti (molti operai che avevano fatto richiesta per andare a Stura non sono tra i trasferiti). Fino a marzo il sindacato non si occupa minimamente dei trasferimenti, è inchiodato dal ricatto della cassa integrazione e non ha intenzione di inserire l'obiettivo del salario garantito nel contratto integrativo. Inoltre riemerge l'anima produttivista di settori consistenti della Flm per cui se il mercato degli autocarri "tira" bisogna produrre. Poco dopo la firma del contratto integrativo aziendale in cui non si accenna neppure al salario garantito, la Fiat propone un piano per meglio utilizzare gli impianti del settore veicoli industriali in cui si prevedono altri 1.200 trasferimenti entro giugno in modo da mettere in atto un sistema di ferie scaglionate in 5 periodi dal 17 giugno al 31 settembre per i lavoratori degli stabilimenti Spa Stura, Spa Centro e Sot. Gli scaglioni dovranno essere costituiti da circa 2.500 lavoratori ciascuno. Gli stabilimenti potranno lavorare per tutto l'anno senza interruzioni e la Fiat in cambio garantisce che non ci sarà cassa integrazione nel settore auto fino al 30 settembre 1974. Il Consiglio di fabbrica della Spa di Stura rifiuta immediatamente la proposta, i delegati dicono che sarebbe un cedimento senza precedenti dalla linea di lotta contro la piena utilizzazione degli impianti. La Flm accetta il ricatto subordinandolo ad una inchiesta tra i lavoratori affinché possano scegliere lo scaglione preferito. Nei giorni precedenti l'inchiesta la Fiat e i revisionisti conducono una vera e propria campagna propagandistica allo scopo di spiegare che le ferie scaglionate sono un vantaggio per gli operai, anzi sono proprio una "conquista" operaia che evita la congestione delle ferie in agosto responsabile di non far godere la vacanza agli operai. Intanto si prepara una scheda truffaldina per l'inchiesta. È fatta in modo da richiedere tre scelte, una per ciascuno dei seguenti gruppi di scaglioni:

1<sup>a</sup> scelta: 17.6/7.7, 8.7/28.7, 29.7/18.8, 19.8/8.9, 9.9/29.9;

2<sup>a</sup> scelta: 17.6/7.7, 19.9/8.9, 9.9/29.9; 9<sup>a</sup> scelta: 17.6/7.7, 9.9/29.9.

In questo modo la Fiat può fare le sue scelte e riempire anche gli scaglioni peggiori come il primo e l'ulti-



mo, con la seconda e terza scelta. Sia la campagna propagandistica che la scheda truffaldina sono denunciate dagli operai e la risposta è un chiaro rifiuto a farsi succubi delle scelte produttive della Fiat: il 75% dei lavoratori fa una sola scelta ed è per lo scaglionamento di agosto; neanche 200 operai chiedono di essere trasferiti dagli altri stabilimenti alla Spa per usufruire dello scaglionamento. La direzione deve ridimensionare i suoi progetti sull'utilizzazione degli impianti nel periodo estivo, poiché una soluzione di forza è impensabile con una classe operaia che ha dimostrato estrema lucidità anche su questo terreno.

L'attacco all'organizzazione è portato sia indirettamente con provvedimenti mascherati dalla riorganizzazione produttiva, sia direttamente con l'accentuazione della repressione. Nel primo caso è esemplare l'effetto provocato dal passaggio sui due turni giornalieri di buona parte delle produzioni avvenuto nel corso del '73: delegati e avanguardie isolate in squadre di crumiri e in lavorazioni di poco conto, più delegati riuniti in una sola squadra mentre altri reparti rimanevano privi di avanguardie. Da un simile sconvolgimento dell'organizzazione operaia ci si è risollevari gradualmente e ancora adesso ci sono squadre senza delegati, su 210 gruppi omogenei ci sono solo 87 delegati. Anche i massicci trasferimenti da altri stabilimenti sono stati l'occasione per colpire l'organizzazione operaia. Numerosissimi delegati e avanguardie sono state mandate a Stura con il chiaro intento di ridurre il ruolo in uno stabilimento che la Fiat giudica più calmo. È stato un calcolo errato: l'inserimento di tante avanguardie è avvenuto molto facilmente in una situazione resa esplosiva dal duro attacco alle condizioni di lavoro. La Spa Stura fin dalla firma del contratto integrativo vede un susseguirsi continuo di lotte di reparto contro l'intensificazione dello sfruttamento. Molti delegati e avanguardie sono stati rimandati indietro dopo pochi giorni o trasferite in stabilimenti secondari e nelle filiali.

Per introdurre tali e tante trasformazioni in senso antioperaio la Fiat non poteva fare affidamento solo sull'attacco indiretto all'organizzazione operaia in fabbrica: la repressione rimane lo strumento preferito e privilegiato. I licenziamenti con i pretesti più vari sono stati da gennaio ad aprile di quest'anno dai 50 ai 60. A detta degli operai trasferiti da Rivalta a Mirafiori, tut-



ti concordi su questo punto, la repressione dei capi e l'uso delle multe, sono alla Spa di gran lunga peggiori che negli altri stabilimenti Fiat. Un ultimo fatto significativo: in meno di dieci giorni, alla fine di aprile, due delegati militanti di Lotta Continua, appena eletti uno in carrozzeria l'altro al reparto fusione, sono stati trasferiti in una squadra confino dell'officina 2 dove c'è già il delegato. Atti repressivi sono all'ordine del giorno; ma la risposta operaia sempre più riesce a cementare la mobilitazione contro la repressione con gli obiettivi per il salario e contro l'intensificazione dello sfruttamento. Ad esempio la lotta del reparto fusione contro il trasferimento del delegato è subito diventata lotta per gli obiettivi di una piattaforma preparata con gli operai in cui al rientro dell'atto repressivo si sono aggiunte richieste di aumenti salariali, pause, controllo dei ritmi di lavoro.

(Questo capitolo è stato scritto nel maggio 1974; da allora ad oggi (settembre) si sono verificati fatti che meriterebbero un'ampia valutazione e che qui siamo costretti solo ad accennare.)

1. L'accordo tra Fiat e Khd, una azienda della Germania Federale con un fatturato nel 1973 di 208 miliardi e con stabilimenti a Ulm, Mainz, Argentina, Sud-Africa. Il settore VI della Fiat e la Khd costituiscono una holding controllata dalla Fiat con circa 50.000 dipendenti e più di 1.200 miliardi di fatturato. Viene confermata la tendenza allo scorporo dalla casa madre di interi settori produttivi, così come si era verificato con lo stabilimento di Lecce per macchine movimento terra incorporato nella Fiat-Allis. La nuova iniziativa sancisce definitivamente la decisione della Fiat a inserirsi nel mercato mondiale dei VI in modo qualificato; ora infatti la Fiat copre l'intera gamma di prodotti e con un alto grado di competitività, la Khd produrrà veicoli per cantieri, fuori strada, motori a raffreddamento ad aria, carrozzatura per autobus adatti ai climi freddi del Nord.

2. Rispetto al processo di ristrutturazione ormai è accertato che alla ex-Sos di Torino saranno montati i telai completi per autobus, decine di operai della Spa Stura sono infatti a Cameri in addestramento e le linee di montaggio sono già pronte. I progetti per lo stabilimento al Sud sono quindi ancora rinviati. Continuano i massicci trasferimenti da Rivalta e Mirafiori verso la Spa, ormai ben oltre i limiti posti dall'accordo con le



OOSS dell'8 aprile scorso, si sono verificati un gran numero di trasferimenti anche in senso inverso, riguardavano operai invalidi che alla Spa erano numerosi e che oggi evidentemente non sono piú utili.

3. Dopo le ferie, in quattro settimane, sono stati licenziati "per assenteismo" piú di 120 operai solo alla Spa Stura; si tratta di una offensiva terroristica diffusa a Mirafiori e Rivalta e ora non casualmente avviata con vigore incredibile nel settore VI con il chiaro intento di ridurre le assenze e instaurare un clima di paura tale da consentire una maggiore disponibilità operaia ai processi di ristrutturazione.



## **Lotta e ristrutturazione negli uffici della Fiat**

Nell'industria metalmeccanica della provincia di Torino (ma la situazione è analoga in tutta Italia) nell'aprile del '36 il rapporto tra la retribuzione di un manovale comune e di un impiegato di 1<sup>a</sup> era 100-323, la differenza tra MC e OS era di 100-157, tra imp. di 4<sup>a</sup> e di 1<sup>a</sup> 130-323. Gli ultimi anni di guerra e il periodo immediatamente successivo alla Liberazione appiattiscono molto queste differenze: nell'ottobre del '45 gli stessi rapporti sono: 100-206, 100-127, 121 (imp. di 3<sup>a</sup>, perché la 4<sup>a</sup> è temporaneamente abolita) - 206. Subito dopo, a partire dal '46, il padrone nella fabbrica non solo cerca di riprendere il potere sulla classe operaia, ma questo potere lo ottiene, da una parte privilegiando la classe operaia Fiat nei confronti degli altri lavoratori (fino al '48 la Fiat licenzia di meno e concede più facilmente delle altre aziende aumenti salariali), dall'altra con l'introduzione di forme incentivate di lavoro per gli operai (per es. l'introduzione del cottimo) e l'allargamento del ventaglio retributivo tra le diverse categorie. Un grosso aiuto, com'è noto, in questa direzione viene dall'ideologia revisionista del lavoro, che ha come conseguenza immediata la valorizzazione del merito, della produzione, delle differenze tra categoria e categoria. Già nell'ottobre '46, infatti, la differenza parametrica tra MC e imp. di 1<sup>a</sup> è salita a 100-294, tra MC e OS a 100-127, tra imp. di 4<sup>a</sup> e di 1<sup>a</sup> a 145-294. (In più ricompare la 4<sup>a</sup> imp. che era stata di fatto abolita nel '43.) La differenza retributiva tra MC e imp. di 1<sup>a</sup> continua a mantenersi, anche se leggermente diminuita, nel corso degli anni successivi: nel periodo '54-63 rimane fissa al rapporto 100-240. (nel '48, tra l'altro, l'orario di lavoro viene aumentato da 200 a 208 ore mensili, con la reintroduzione del sabato lavorativo abo-



lito dal fascismo). Dal '66 in poi questa tendenza diventa di segno contrario: sempre sulla base dei minimi contrattuali, il rapporto, sia nel '70 che nel '72 è 100-228. Se questo rapporto, però viene, calcolato non sulla base dei minimi contrattuali, ma sull'importo totale della busta paga, allora è ancora più chiaro l'avvicinamento delle retribuzioni impiegatizie a quelle operaie.

Prendiamo i dati relativi alla 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> sia operai che impiegati alla Fiat dal '63 al '72.

Anno	Cat. impiegati		Cat. operai	
	2 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>
1963	163	120	117	111
64	160	121	117	111
65	153	117	119	111
66	154	116	118	111
67	154	114	120	112
68	151	114	118	111
69	149	112	117	110
70	147	115	115	109
71	145	115	114	108
72	146	114	115	108

È utile seguire l'andamento dell'occupazione sia operaia sia impiegatizia dalla ricostruzione in poi, per verificare l'atteggiamento padronale nei confronti degli impiegati nei diversi periodi di repressione o di lotta.

Nel primo periodo della ricostruzione, gli operai aumentano più velocemente degli impiegati: facendo 100 l'occupazione Fiat nel '46 (39.500 operai, 9.022 impiegati, per un totale di 48.522), nel '49 il rapporto diventa di 117,4 per gli operai e di 110,2 per gli impiegati. Dal '49 in poi la tendenza è esattamente contraria: nel '58 gli operai sono a quota 154,4 e gli impiegati a quota 204,1. È questo l'anno in cui gli impiegati sono più numerosi rispetto agli operai in tutta la storia Fiat: sono quasi un terzo (18.418 contro 61.000), mentre nel '39 erano circa un settimo (6.000 contro 40.000) e adesso sono quasi un quarto (36.760 contro 192.000). Dal '58 in poi comincia a dare pienamente i suoi frutti la politica di repressione e di aumento dello sfruttamento che la Fiat ha portato avanti: se nel '46 e '47 il rapporto vetture prodotte-dipendenti era di 0,4-0,5, nel '60 è già balzato a 5,7, nel '65 salirà a 8,2, nel '67 a 9,2 per poi calare a 8,4 nel '70, dopo le lotte del '69. Questo andamento del rapporto



tra vetture prodotte e numero di dipendenti si è potuto verificare soprattutto sullo sfruttamento operaio, ma anche sullo scarso aumento dell'occupazione impiegatizia: infatti nel '62 gli indici di incremento occupazionale di operai e impiegati (sempre su base '46) sono quasi equivalenti: 245,8 per gli operai e 251,8 per gli impiegati, mentre solo 4 anni prima la differenza era di 50 punti: infatti nei 4 anni dal '58 al '62 gli operai aumentano di 36.000 unità e gli impiegati di 4.300.

Dal '62 in poi l'incremento occupazionale di operai e impiegati è praticamente identico, con un lieve vantaggio per l'occupazione operaia. Infatti:

1961, op. 100, imp. 100; 1962, op. 111,7, imp. 109,4; 1963, op. 117,5, imp. 116,5; 1964, op. 114,9, imp. 117,7; 1965, op. 113,8, imp. 116,5; 1966, op. 124,9, imp. 124,0; 1967, op. 136,3, imp. 135,6; 1968, op. 148,1, imp. 143,0; 1969, op. 159,5, imp. 158,4; 1970, op. 171,5, imp. 172,3; 1971, op. 167,2, imp. 174,2; 1972, op. 176,4, imp. 184,0; 1973, op. 186,4, imp. 183,0; 1974, imp. 177,1.

Dalla fine del '72 ad adesso, come abbiamo già detto, l'occupazione impiegatizia diminuisce, sia relativamente all'occupazione totale, sia in assoluto.

Questi dati, se sono sufficienti a dimostrare l'avvicinamento delle buste-paga di operai e impiegati, vanno, però precisati con l'effetto sui salari e stipendi dell'inflazione, che soprattutto negli ultimi tempi riduce ulteriormente le differenze retributive. A conferma poi di come il cambiamento più consistente e rilevante nel complesso della condizione impiegatizia sia avvenuto negli anni '60, è utile osservare le percentuali degli impiegati sul totale dei dipendenti (dirigenti, impiegati e operai) nel '51, '61 e '69. I dati che qui presentiamo (fonte: Isril) si riferiscono alle varie classi dei metalmeccanici.

Classe	Anni		
	1951	1961	1969
Metallurgiche	10,3	11,8	15,4
Meccanica di precisione	13,6	17,7	24,7
Elettrotecnica e elettronica	7	8,8	12,1
Mezzi di trasporto	14,2	15,9	20,4
Meccanica non elettrica	11	13,1	17
Officine mecc.	7,9	5,7	18,2



Come si vede, le variazioni (e peraltro sempre positive tranne che nelle officine meccaniche) dal '51 al '61 sono molto meno rilevanti che dal '61 al '69. Le variazioni quantitative hanno conseguenze sulla struttura delle categorie. I dati (fonte Isril, relativi solo alla classe mezzi di trasporto per brevità) che indicano le variazioni percentuali delle diverse categorie impiegatizie sul totale del personale non operaio (dirigenti, impiegati e categorie speciali) sono sufficientemente eloquenti:

Qualifica	Anni		
	1951	1961	1969
Dirigenti	4,1	4,2	2,4
Impiegati 1 <sup>a</sup>	14,9	18,5	11
Impiegati 2 <sup>a</sup>	44,7	41	27,3
Altri impiegati	36,3	36,3	59,3

Queste trasformazioni sono state alla base della forte crescita della lotta fra gli impiegati a partire dal '69. Il problema è però (anche se è tutt'altro che facile, perché dati precisi mancano) quello di capire come la situazione si è evoluta negli ultimi 4-5 anni, e quali sono le direzioni imboccate dai padroni per il futuro.

### *Andamento dell'occupazione di operai e impiegati*

In particolare alla Fiat, tendenze di segno opposto a quella del periodo '61-69, si sono manifestate dal '72 in poi e soprattutto nell'ultimo anno. Infatti:

Anno	% di imp. sul tot. dei dip.
63 - 69	23,2 - 24,4
72	25,2
74	21,4

Il calo dal '72 al '74 non è solo relativo all'occupazione totale, ma è anche assoluto:

Anno	N. operai	N. impiegati
72	151.550	38.050
73	162.000	36.768



Il modo con cui la Fiat è arrivata a questa situazione è stato soprattutto il blocco delle assunzioni, particolarmente tra il personale tecnico, un blocco che ha la sua origine nella profonda ristrutturazione in atto all'interno degli uffici.

### *La ristrutturazione del lavoro all'interno degli Uffici Fiat*

Si tratta senz'altro della questione più importante: e siamo ancora soltanto agli inizi. Pochi sanno esattamente cosa la Fiat vuole fare (e forse non lo sa esattamente neanche lei) per cui è impossibile fornire sin d'ora un quadro molto preciso. Ci sono, però, alcuni elementi che è possibile cogliere per intravedere la direzione che la Fiat intende prendere.

*Uso di macchinari elettronici e trasformazione del lavoro.* — Sono stati installati due calcolatori elettronici in corso Marconi, collegati con dei terminali in ogni sezione. Un esempio dell'uso di questi calcolatori elettronici è il progetto Sincom (insieme alla riduzione da due a un tagliando di garanzia due anni fa e poi del periodo di garanzia da un anno a sei mesi un anno fa), che tende a diminuire drasticamente il lavoro delle filiali, se non proprio ad eliminarlo. Alla filiale Fiat di Roma, nel giro di un anno, le vetture entrate sono diminuite dell'80%. Sono stati introdotti elaboratori elettronici soprattutto nel lavoro tecnico. A Mirafiori alcuni esempi dimostrano l'uso che la Fiat ne sta facendo: I "plotter" (elaboratori che, sulla scorta di dati elaborano automaticamente il disegno) hanno eliminato alcune delle funzioni tecniche più qualificate (per es. il disegno di profili di carrozzeria o di tracciati di sospensioni). Altri elaboratori, al contrario, ristrutturano lavori a bassissimo contenuto tecnologico (elencazione distinte base, per es.). Accanto all'uso degli elaboratori elettronici, anche nuove tecniche ristrutturano la manodopera impiegatizia (per es. la tecnica della fotoriproduzione che sostituisce il lavoro delle lucidatrici).

Finora il settore impiegatizio in cui è più chiaro questo tipo di ristrutturazione è il settore dei tecnici. Anche nel settore amministrativo, però, ci sono fenomeni analoghi. Soprattutto per la compilazione delle buste-paga, che adesso è fatta da un calcolatore elettronico. Se poi



il progetto della bollatura automatica diventerà realtà (tenendo presente che non è progetto avveniristico; per esempio all'Oreal e alla Cinzano è già in funzione) le conseguenze su una larga parte degli impiegati amministrativi saranno molto rilevanti.

Un altro fatto, molto importante, indica la strada intrapresa dalla Fiat. In questi ultimi mesi è entrata in funzione una équipe di super-impiegati (addestrati da una ditta americana) che ha lo scopo di abolire il lavoro superfluo. Questa équipe gira per gli uffici (quasi mai nelle officine), analizza il lavoro, elabora una nuova organizzazione che conduce regolarmente a una riduzione del personale, molto spesso superiore al 50% (che non viene licenziato, ma trasferito). Per ora l'intervento di questa équipe è limitato, ma esiste la possibilità tecnica che in tre anni tutti gli uffici della Fiat di tutta Italia vengano visitati da questi signori. Il fatto che la ristrutturazione e il conseguente attacco ai livelli di occupazione non siano indirizzati solo a abolire o ridimensionare lavori a alto contenuto tecnologico e professionale, ma a colpire anche quelli a basso (anzi, quasi nullo) contenuto professionale, fa prevedere come non si tratti di un processo limitato, ma tendente a coinvolgere, almeno potenzialmente, tutta la massa degli impiegati. A questo tipo di ristrutturazione (riduzione del personale) se ne accompagna un'altra di tipo diverso.

### *Trasferimenti di personale*

È in atto, all'interno della Fiat, un processo di ridefinizione dei compiti dei vari servizi esistenti, la creazione di nuovi centri direzionali e con compiti specifici, lo scorporo dalla Fiat di tutta una serie di uffici, ecc. Questo tipo diverso di ristrutturazione ha lo scopo di rendere più funzionale il lavoro impiegatizio e comporta disagi nuovi per gli impiegati (trasferimenti) da una parte, dall'altra tende a eliminare una larga fascia di lavoro altamente qualificato. Cominciamo dalla seconda questione: non solo l'introduzione di elaboratori elettronici (come abbiamo visto) conduce all'eliminazione di lavori ad alto contenuto tecnologico; ma questo viene fatto dalla Fiat con altri strumenti. Diamo alcuni esempi:

- 1) I progetti di ristrutturazione interna sono affidati



a una ditta americana; 2) La manutenzione delle macchine a controllo numerico non è più compito del Sam (Servizio assistenza macchine) ma di tecnici delle ditte costruttrici; 3) Alcuni studi complessi vengono appaltati a ditte esterne: è il caso dell'Uts che appalta lavori di competenza del Servizio metodi; 4) Lo scorporo di interi servizi o uffici di studio e progettazione dalla Fiat: è il caso della Direzione centrale ricerche.

Quanto ai nuovi disegni di ridefinizione dei settori, nell'ambito di una recisione globale del ciclo, va detto che già ci sono stati massicci trasferimenti di personale impiegatizio, non solo all'interno dell'area torinese, ma anche al di fuori di essa. Altri sono in progetto. Alcuni dei trasferimenti più grossi sono stati (e continuano a essere): lo spostamento da Torino (Stura) a Volvera della Ricambi, che non è un trasferimento puro e semplice, ma un grosso potenziamento di questa sezione, che coinvolge quindi non solo i vecchi dipendenti della Ricambi, ma anche numerosi altri dipendenti; il trasferimento da Mirafiori a Orbassano della Direzione centrale ricerca e sviluppo (che è diventata Direzione centrale ricerca), che finora ha coinvolto 400 dipendenti, e nei prossimi tempi ne coinvolgerà altri 1.600; parecchi impiegati sono stati "invitati" a trasferirsi nei nuovi insediamenti industriali del Sud (Cassino, Termoli, ecc.), nella maggior parte erano impiegati che provenivano dalle stesse zone degli insediamenti. Alcuni in progetto: la creazione di un centro direzionale a Candiolo, il trasferimento dei dipendenti della Materferro a Matera, e altri ancora. Una cosa importante è che a seguito di questi trasferimenti, il personale impiegatizio, viene a soffrire contraddizioni molto simili a quelle subite dagli operai e reagisce di conseguenza. La lotta che hanno fatto gli impiegati che sono stati poi trasferiti a Orbassano (che aveva come obiettivi, fondamentalmente, il pagamento da parte della Direzione dei nuovi disagi, insieme a limitazioni nei trasferimenti che tenessero presenti il luogo di abitazione del personale da trasferire) ne è una prova. Insieme a questo tipo di ristrutturazione, ce n'è un altro più interno, che da Agnelli è stato riassunto nella formula: "rendere autonoma ogni sezione" cioè fare in modo che ogni sezione (non stabilimento, per cui, all'interno di Mirafiori, sezione vuole dire: carrozzeria, meccanica, presse, gestioni centrali, ecc.) abbia un bilancio autosufficiente. Questo



progetto, solo in parte attuato, comporta una redistribuzione di personale e, in un periodo non lungo, una sua diminuzione, in qualche servizio o ufficio, probabilmente molto drastica, e, oltre questo, una lotta di potere all'interno, perché i vari capiservizio si vedono diminuire, insieme al numero dei dipendenti e alla zona di competenza, anche il loro potere mafioso: infatti la politica di potere dei vari capi ad alto livello ha spesso fatto sì che il lavoro impiegatizio in molte occasioni fosse artificiosamente gonfiato.

### *I privilegi degli impiegati nei confronti degli operai*

Schematicamente, i tradizionali privilegi degli impiegati nei confronti degli operai sono sempre stati: 1) Livelli più alti; 2) Livelli di professionalità e di autonomia del lavoro maggiore; 3) Sicurezza del posto di lavoro; 4) Fatica e nocività inferiori; 5) Privilegi sul piano dei consumi sociali e più in generale di "status sociale." Abbiamo visto come, in particolare dal '69 in poi gli impiegati abbiano dovuto subire un attacco ai primi tre tipi di privilegi (salario, professionalità, sicurezza del posto), resta da dire qualcosa sugli altri. Ancora adesso la fatica del lavoro impiegatizio è nettamente inferiore a quella del lavoro operaio, e lo stesso vale per la nocività. Però, l'intensificazione del lavoro impiegatizio, è certamente uno degli obiettivi a breve scadenza del padrone, e, dove la parcellizzazione del lavoro è già una realtà, anche la fatica aumenta e in modo considerevole. Per esempio gli addetti ai calcolatori elettronici con le mansioni più basse (quasi tutte donne) hanno già ritmi alti, turni come quelli operai, e nocività alta (infatti la perfetta conservazione dei calcolatori richiede locali ventilati, umidi, ecc.: si sono già verificati numerosi casi di artriti, di tubercolosi). In questo settore, ci sono già state numerose lotte contro i ritmi, i turni e l'ambiente di lavoro, su obiettivi, cioè, che hanno finora interessato solo gli operai. Lo "status sociale" più elevato degli impiegati nei confronti degli operai è legato da una parte alle retribuzioni più alte, dall'altro all'estrazione sociale diversa. Anche questo sta cambiando: non solo in relazione all'appiattimento tendenziale delle differenze retributive, ma anche per l'estrazione sociale di tipo



molto piú proletario (tra i giovani), in conseguenza soprattutto della scolarizzazione di massa e quindi della maggiore interscambiabilità sul mercato del lavoro fra impiegati e operai (in una delle ultime occupazioni di case a Roma, insieme a operai e baraccati, c'erano anche impiegati) delle categorie inferiori.

### *La classe operaia e gli impiegati*

L'attacco da parte del padrone alle condizioni di lavoro degli impiegati ha influito decisamente sulla disponibilità degli impiegati alla lotta a fianco della classe operaia. Perché i padroni hanno fatto delle scelte che gli si sono rivoltate contro? Perché non hanno mantenuto inalterate le condizioni di privilegio impiegatizio, indebolendo, così, anche la forza contrattuale della classe operaia? Ci sono una serie di ragioni strutturalmente legate allo sviluppo capitalistico che hanno operato in questa direzione:

1) L'evoluzione della tecnica, a tutti i livelli; 2) La concentrazione monopolistica.

Ce ne sono altre, legate a fenomeni sociali abbastanza omogenei nei paesi a capitalismo avanzato:

1) La scolarizzazione di massa; 2) La crescente mobilità del mercato del lavoro operaio-tecnico-impiegatizio.

Ma c'è un'altra ragione, politicamente piú importante: l'iniziativa della classe operaia. Il rafforzamento della lotta e dell'organizzazione operaia soprattutto dal '69 in poi ha costretto il grande capitale a cercare di recuperare, almeno parzialmente, margini di profitto attraverso la diminuzione dei costi del lavoro tecnico e impiegatizio. Gli impiegati, insomma, sono stati stretti da una parte dalla classe operaia, dall'altra dal capitale e le condizioni oggettive del lavoro impiegatizio sono cambiate, non certo su iniziative degli impiegati, che, anzi, negli anni 50 e 60 sono stati completamente passivi. L'azione della classe operaia, però, non ha avuto solo conseguenze strutturali oggettive. Anzi. C'è stato, al contrario, un vero e proprio "intervento operaio" sugli impiegati, a partire dal '69 (le esperienze cui ci riferiamo adesso sono quelle relative alla Fiat, in particolare a Mirafiori). In un primo tempo ha prevalso l'azione di massa, violenta: picchetti, calci, sputi, assedi alle palazzine, insulti e così via. Dagli operai, in quel momento,



gli impiegati venivano visti non tanto (o non solo) come nemici e basta (anche se la contrapposizione tra chi lavora tutto il giorno e i "parassiti" era molto radicata), ma piuttosto come un ostacolo all'incisività della lotta: in definitiva, all'unità di massa degli sfruttati contro il padrone. Di qui la necessità da parte degli operai di essere loro a farsi carico della mancanza di coscienza degli impiegati, la necessità di sostituirsi a loro nell'organizzare la lotta degli impiegati. Il momento in cui è stata possibile una saldatura, seppur parziale, tra classe operaia e impiegati è stato quando i contenuti nuovi dell'autonomia operaia (lotta alla divisione capitalistica del lavoro, estraneità radicale alle esigenze produttive del capitale, egualitarismo, ecc.) hanno trovato un preciso riscontro nelle condizioni oggettive mutate del lavoro impiegatizio. È da questo momento che il movimento degli impiegati comincia a trovare le sue avanguardie, a darsi degli obiettivi, a lottare senza l'intervento fisico della classe operaia. È da questo momento che vengono messe le basi per un movimento impiegatizio che non rappresenti soltanto più l'adesione ideologica alla lotta della classe operaia; ma che trovi nelle condizioni materiali di lavoro e di vita la base della propria dimensione politica. Da questo momento, la classe operaia può diventare, e in buona parte lo diventa, l'avanguardia soggettiva e organica del movimento. Su tutti i piani, infatti (razionalizzazione del lavoro, avvicinamento salariale, forme di lotta, obiettivi) è stata la classe operaia l'elemento "motore." In particolare, la classe operaia Fiat è diventata l'avanguardia reale anche del movimento degli impiegati quando li ha fatti scendere in lotta, quando ha indicato concretamente gli obiettivi su cui il movimento degli impiegati potesse svilupparsi. Questo fatto, è accettato da vasti settori di impiegati, che esplicitamente riconoscono alla classe operaia un ruolo di direzione generale, su tutti i piani. Dagli impiegati che, quando un capoufficio (repubblicano) della palazzina di c.so Agnelli dice: "C'è la crisi, bisogna tirarsi su le maniche" gli rispondono: "Lo vada a dire a quelli delle carrozzerie," all'atteggiamento degli impiegati durante lo sciopero generale del 27 febbraio contro i prezzi, che per la prima volta in modo pressoché unanime hanno individuato la causa dell'aumento dei prezzi nel governo e nei padroni e non più, come accadeva non molti anni fa, negli operai che scioperano troppo.



## *La crescita del movimento degli impiegati alla Fiat*

La crescita di un movimento di impiegati alla Fiat data da pochi anni. Infatti l'autunno caldo vede gli impiegati del tutto assenti: scioperano pochissime avanguardie politicizzate. L'atteggiamento di massa è anti-operaio; gli operai sono visti come una forza che cerca di togliere agli impiegati i loro privilegi. Non a caso in questo periodo ci sono le petizioni firmate dagli impiegati della Spa Stura che chiedono alla direzione di difendere gli impiegati dalla violenza operaia e le denunce contro gli operai alle meccaniche di Mirafiori. Il periodo dal contratto del '69-70 alla vertenza aziendale del '70-71 è un periodo di riflessione. Vengono eletti i delegati e dappertutto gli impiegati votano a sinistra: votano gli impiegati che scioperano, quelli che fanno la voce grossa coi capi, gli attivisti. Non ci sono casi di voti a rappresentanti del Sida o peggio ancora della Cisl, e neanche a capiufficio o vecchi impiegati di 1<sup>a</sup>. Già in questo, gli impiegati dimostrano di riconoscere nella classe operaia (attraverso i sindacati o chi si mette chiaramente dalla sua parte) la forza alla quale fare riferimento; c'è anche, ma in misura minore, un atteggiamento moralistico di riconoscenza per chi, lottando, ha strappato al padrone quello che gli impiegati da soli non sono stati capaci di conquistare. Nella piattaforma ci sono obiettivi che interessano gli impiegati (scatti automatici di categoria per es.): la piattaforma viene discussa dagli impiegati e l'atteggiamento di massima nei confronti degli operai comincia a cambiare: gli operai sono visti come un possibile alleato. La partecipazione agli scioperi è ancora scarsa. Si cominciano a vedere gli effetti della ristrutturazione che colpisce le categorie più basse. Si discute dell'organizzazione del lavoro, si prende coscienza del modo in cui il padrone tratta gli impiegati. Uno strumento molto importante per la presa di coscienza degli impiegati è stata l'inchiesta di massa portata avanti dai delegati impiegati negli uffici. Uno degli sbocchi di questa inchiesta è stata la formulazione di una serie di rivendicazioni di reparto o di ufficio che sono state discusse e sostenute dalla lotta di tutti gli impiegati interessati. Uno degli aspetti più importanti di queste rivendicazioni è stata, oltre al rapporto con i delegati che si è consolidato e precisato, il fatto che la



contrattazione diventava collettiva e non più una richiesta personale e individuale al capo. L'ultimo contratto nazionale (72-73) vede una partecipazione agli scioperi più significativa; cortei interni negli uffici, assemblee, cortei nelle officine con gli operai, partecipazione alle manifestazioni di piazza, partecipazione attiva all'occupazione (il filtro alle porte degli impiegati è gestito direttamente dalle avanguardie impiegatizie). Non a caso la repressione della Fiat colpisce in modo abbastanza generalizzato: non si arriva ai licenziamenti, ma le lettere disciplinari sono molto numerose.

Nel contratto aziendale appena concluso, la partecipazione alla lotta non è inferiore a quella del contratto nazionale: le forme di lotta sono acquisite e si ripetono. Ci sono dei momenti particolarmente significativi, specialmente nei giorni vicini allo sciopero generale. Particolarmente importante la partecipazione degli impiegati nella palazzina di c.so Agnelli (Mirafiori) durante la "settimana rossa" dello sciopero generale prolungato. giovedì 21 febbraio, quando, dopo l'aumento dei prezzi fatto da Rumor, arriva in palazzina la notizia dello sciopero e del corteo degli operai delle Carrozzerie, alcuni delegati girano per gli uffici, speakerano con un megafono invitando gli impiegati a scioperare alle 10. Aderisce il 60% (da notare che lo sciopero non era stato dichiarato dai sindacati) partecipando poi, insieme agli operai, all'assemblea con Carniti e Trentin. Al pomeriggio ancora dichiarazione di sciopero e spikeraggio. Resta fuori il 40%. Venerdì (3 ore di sciopero sindacale) 400 impiegati vanno in corteo nelle officine, prima in Carrozzerie, poi alle Presse e Meccaniche. Lunedì gli impiegati trovano i cancelli presidiati dagli operai; la gran massa se ne va contenta a casa, le avanguardie restano anche loro a presidiare. Mercoledì 27 sciopero generale e corteo, non entra quasi nessuno; alle 10 il picchetto se ne va: i capiufficio telefonano agli impiegati a casa, dicendo che possono entrare tranquillamente. Pochi crumiri vanno (anche se gli si pagava la giornata completa a qualunque ora entrassero); in totale durante la giornata non lavora più del 35%. Altri due episodi significativi durante la giornata del 27: operai e impiegati (sono in numero pressoché pari) del Centro di ricerca di Orbassano non solo scioperano al 70% ma, di ritorno dal corteo, prolungano lo sciopero contro i crumiri. A Lingotto, lo sciopero generale, come diversi scioperi in



questa sezione, riesce male: scioperano praticamente solo i RSA (tra l'altro in carica da non più di un mese). Gli operai, di ritorno dal corteo ricevono assicurazione dalla direzione che nessun impiegato lavora, cosa perfettamente falsa. Alle 17, il picchetto del 2° turno, vede uscire dagli uffici 200-300 impiegati; da parte degli operai volano botte e gli impiegati riescono a dileguarsi solo più tardi, da uscite secondarie. Due giorni dopo, venerdì, le tre ore di sciopero sindacale vedono la partecipazione degli impiegati al 90%, partecipazione spontanea che lascia allibiti i compagni, come la direzione e gli operai. È chiaro che in questo sciopero la paura degli operai, addirittura la rivalsa nei confronti della direzione che non li ha difesi abbastanza, hanno avuto un grosso peso, ma l'aspetto più importante è che da allora le assemblee all'interno si cominciano a fare, che gli scioperi vedono una partecipazione, se non altissima, comunque consistente, soprattutto la discussione e la chiarificazione sulla lotta cominciano a essere pratica quotidiana.

### *Gli impiegati Fiat e i picchetti*

È interessante la "storia" dei picchetti alle palazzine per vedere come è andata avanti negli anni la crescita e la politicizzazione degli impiegati. Nel '69 i picchetti erano solo operai. Nel '70-71 continuano a essere formati da operai, con qualche sparuto impiegato. Nel '72-73, i picchetti sono fatti dai delegati impiegati. Nel '73-74 davanti alle porte ci sono solo impiegati, sia delegati che non. Parallelamente, cambia l'atteggiamento di massa degli impiegati. Se nel '69 e nel '70-71 il picchetto era un reale impedimento fisico, e veniva sfondato (in macchina), adesso la situazione è radicalmente cambiata: non solo gli sfondamenti non ci sono quasi più stati, ma la maggior parte degli impiegati, quando vede qualcosa che assomigli anche lontanamente a un picchetto, per esempio un delegato con una bandiera in mano davanti alla porta, torna a casa a farsi i fatti suoi. Certo, la paura, il dover avere ancora bisogno di una "scusa" fasulla per far sciopero, per potersi formalmente giustificare coi capi sono i sintomi di debolezza. In questo senso, positivo, vanno interpretate le frequenti richieste da parte degli impiegati di un intervento operaio davanti alle palazzine per "poter scioperare." In egual modo, la par-



tecipazione alla lotta è spesso passiva, ma c'è una grossa differenza tra i pochissimi politicizzati che scioperavano e facevano attività sindacale nel '69 e '70-71 e i cortei di 400 impiegati negli uffici e nelle officine.

### *L'avanguardia degli impiegati alla Fiat*

All'interno degli impiegati, le differenze sono profonde. Si passa dalla dattilografa al progettista, dalla perforatrice all'analista programmatore. Le lotte dal '69 ad oggi hanno modificato la struttura delle categorie. Attualmente, alla Fiat il quadro è il seguente:

Vecchia cat.	Livello	N. impiegati	% sul totale degli impiegati
4 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	838	2,25
3 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>	4.650	12,35
3 <sup>a</sup>	4 <sup>a</sup>	2.350	6,4
2 <sup>a</sup>	5 <sup>a</sup>	9.184	25
	5 <sup>a</sup> S	9.000	24,4
1 <sup>a</sup>	6 <sup>a</sup>	8.946	24,3
1 <sup>a</sup> S	7 <sup>a</sup>	1.800	4,9

Come si vede, nel 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> livello sono concentrati meno di 8.000 impiegati, mentre nel 5<sup>a</sup> e nel 6<sup>a</sup> (la 5<sup>a</sup> S contiene praticamente solo capi) ce ne sono più di 18.000 (circa il 50%). Le categorie più basse sono anche, evidentemente, quelle che hanno livelli retributivi più bassi e in cui il contenuto professionale del lavoro è praticamente nullo. Sono quegli impiegati, cioè, che hanno la retribuzione e il lavoro più assimilabili a quello operaio (tra l'altro, le 9.500 donne impiegate alla Fiat sono per la maggior parte in queste categorie). Non a caso (come abbiamo già ricordato) impiegati di queste categorie hanno fatto lotte su contenuti direttamente mutuati dall'esperienza operaia. Nonostante questo, gli impiegati con maggior capacità di iniziativa non sono loro, ma quelli di 2<sup>a</sup> (5<sup>a</sup> livello), specialmente tecnici. Questo fatto pone dei problemi importanti.

Innanzitutto, perché i tecnici e non gli amministrativi? Sarebbe superficiale ricondurre tutto all'estrazione sociale di questo strato di impiegati, quelli cioè che hanno risentito di più dell'esperienza del movimento studentesco (gli istituti tecnici hanno lottato di più dei



ragionieri; e dattilografe e perforatrici mancano totalmente di questa esperienza), anche se questo elemento va ben tenuto presente. Sarebbe anche sbagliato dire che i tecnici sono il settore di estrazione più proletaria (questo, semmai, può valere per le donne delle categorie più basse) perché da questo punto di vista la differenza tra tecnici e amministrativi è praticamente nulla (anche se, tra gli impiegati tecnici, più che in qualsiasi altro settore di impiegati, ci sono ex operai, non sempre ex ruffiani, ma più spesso ex studenti-lavoratori). La maggior politicizzazione dei tecnici va messa in relazione con il tipo di lavoro svolto. Il lavoro è di tipo parcellizzato, non creativo; chi entra alla Fiat con l'illusione di fare il progettista si trova presto deluso. Non solo, ma si sente, ed è, violentemente escluso da ogni seppur minima possibilità di incidere sulla politica aziendale. La contraddizione tra le aspettative di lavoro e quello che il lavoro è realmente, è una delle molle più forti della lotta dei tecnici (è chiaro che aspettative di questo tipo non possono averle dattilografe o perforatrici, e neanche o, almeno, in misura minore, gli amministrativi).

Il lavoro dei tecnici è legato alla produzione, è un lavoro di cui si comprende la necessità e l'utilizzo che ne fa il padrone; questa percezione per gli altri impiegati è molto meno diretta. La contraddizione tra il carattere del tutto indispensabile del lavoro tecnico, la dipendenza da esso della produzione, e l'appropriazione privata (capitalistica) dei frutti di questo lavoro è un dato che si presenta in tutta la sua evidenza ai tecnici, tanto da diventare una molla importante alla crescita di una coscienza anticapitalistica. Queste contraddizioni, specie quella che contrappone le aspettative al lavoro reale, possono svilupparsi in due direzioni: 1) Chiedere la riconquista della perduta professionalità; 2) Sviluppare un movimento egualitario, contro la gerarchia, sulla strada segnata dai contenuti dell'autonomia operaia.

Tutte e due queste tendenze sono presenti fra gli impiegati. Ed è qui che si propone l'alternativa fra le linee revisioniste e le linee rivoluzionarie.

### *Il corporativismo degli impiegati*

Sarebbe logico aspettarsi, dopo l'attacco operaio ai privilegi degli impiegati, un senso di rivalsa da parte



di quest'ultimi nei confronti della classe operaia, un tentativo di riconquistare i privilegi perduti. Questo, invece, non c'è stato, se non in misura molto ridotta. Soprattutto, quel po' che c'è stato non ha coinvolto gli impiegati in genere, ma i capiufficio, i capireparto, e, in qualche caso isolato, gli impiegati di 1<sup>a</sup> con parecchia anzianità. Vediamo le cose un po' più attentamente.

Nel '69, effettivamente, una possibilità in questo senso c'era, e lo testimoniano le petizioni alla direzione contro le violenze degli operai e, più in generale, una visione della classe operaia come antagonista. Però, non c'è niente di più; da questo non nasce niente di organizzato, anzi, il periodo successivo al '69 è proprio quello che segna l'inizio della nascita dell'organizzazione degli impiegati, la creazione dei delegati ecc. Infatti, i vari tentativi di organizzare un sindacato giallo all'interno degli impiegati sono tutti regolarmente falliti. E di tentativi ne è stato fatto più d'uno: Iniziativa Sindacale, AISA, UIL (md), si sono affiancati al SIDA in questo ruolo. Il SIDA, che era l'unico sindacato ad avere un po' di tessere, invece di aumentare la sua influenza, ne ha persa, ed ora non conta assolutamente nulla. La CISNAL non è mai riuscita a organizzare niente, pur avendo qualche aderente (pochissimi e solo attivisti). Se quindi il sindacato giallo non è riuscito a organizzarsi all'interno degli uffici, ci sono però stati dei sintomi di organizzazione corporativa. Nel novembre scorso, sono state raccolte alle meccaniche di Mirafiori 5.000-6.000 firme di capi e di impiegati di 1<sup>a</sup> con anzianità superiore ai 10 anni, che protestavano perché, sulle ferie, chi ci guadagnava erano gli altri, e volevano guadagnarci anche loro. La petizione era indirizzata alla Fiat e alla Flm. Nell'aprile scorso, sempre dalle meccaniche, è partita un'altra petizione. Questa nuova petizione è indirizzata a Umberto Agnelli ed è firmata da capiufficio, capireparto, una parte dei capigruppo: proprio loro che sono i benemeriti della Fiat, chiedono almeno il passaggio al 7° livello e benefici economici. Forme più attive di organizzazione antioperaia non ci sono state. Ultimamente capi e dirigenti hanno tentato di organizzare un po' di impiegati per sfondare i picchetti; ma, per ora, se per capi e dirigenti si è trattato di iniziative preordinate, per gli impiegati quasi mai. Se finora non c'è stata un'attivazione della destra impiegatizia, in particolare degli



strati piú privilegiati, dei super impiegati, questo non vuol dire che non possa mai avverarsi. D'altra parte, è anche questo un effetto della lotta di classe.

Il fatto che finora queste forme di corporativismo abbiano toccato e, tra l'altro, in modo non ancora perfettamente organico, solo capi, è indice di una impermeabilità a un discorso corporativo da parte della massa degli impiegati. Questo fatto ha anche delle basi materiali; infatti è proprio vero che negli ultimi contratti in proporzione, a parte le prebende extra e le buste nere, chi ci ha guadagnato di meno sono stati i capi e, al contrario, chi ha avuto maggiori vantaggi sono stati gli impiegati delle categorie medie e basse e gli operai. È molto difficile che gli impiegati delle categorie basse, che tanto hanno guadagnato dalla lotta degli operai (e di quegli impiegati che hanno scioperato) gli si mettano contro, alleandosi con i capi nei confronti dei quali, anzi, si comportano in modo sempre piú deciso e radicale.

### *L'atteggiamento nei confronti della gerarchia aziendale*

Un altro dei frutti della massificazione del lavoro impiegatizio e della nuova organizzazione del lavoro è, infatti, il ruolo che hanno i capi, che, come per gli operai, sempre piú diventano solo e unicamente dei cani da guardia del padrone nei confronti dei loro sottoposti (non che fossero qualcosa di molto diverso negli anni passati). Il legame tra coscienza dello sfruttamento e rifiuto della gerarchia aziendale diventa sempre piú stretto e gli impiegati si regolano di conseguenza. La tendenziale scomparsa di alcuni dei meccanismi di ricatto nelle mani dei capi (assegni al merito, discrezionalità nell'assegnazione delle categorie) per effetto della lotta, insieme alla politicizzazione di strati sempre piú vasti di impiegati, fa sí che mandare a quel paese il capo non sia piú una cosa tanto infrequente. In particolare, durante e dopo l'ultima lotta aziendale, all'interno degli uffici, specialmente la palazzina di c.so Agnelli, si è assistito a una vera e propria rivolta contro i capi, specialmente tra il personale piú giovane. Sintomo dello stesso atteggiamento è l'uso dell'assenteismo. Se una volta, non molti anni fa, si potevano vedere degli impie-



gati febbricitanti che andavano a lavorare, compresi della loro funzione insostituibile all'interno dell'azienda, ma soprattutto timorosi dei capi, oggi questa figura è completamente scomparsa, ed anzi il tasso di assenteismo è radicalmente aumentato.



## CAPITOLO NONO

### **La Fiat, i progetti speciali e l'industria bellica**

All'inizio di maggio del 1974 sono stati resi noti i principali aspetti operativi di un documento redatto dal Ministero del bilancio riguardo alla concessione in appalto di un grande numero di opere pubbliche, conosciute come "progetti speciali" o "piano di emergenza." In sintesi, si prevedono per i prossimi cinque anni le concessioni in appalto di opere pubbliche per un totale di *2.500 miliardi e per un'occupazione di circa 250.000 persone. La realizzazione di questi progetti (24 in tutto) sarà affidata dallo Stato alla Fiat, Montedison, Iri, Eni ed Efim.* Si è concluso così un piano programmato, proposto dai grandi gruppi industriali, di intervento sociale e di "risposta" alla crisi economica, con la sostanziale accettazione di quanto gli stessi avevano proposto. La portata di questo accordo è senza dubbio di importanza capitale per la comprensione delle linee di tendenza dei maggiori gruppi capitalistici italiani, sia per la cifra dell'investimento, sia per la qualità di esso, sia per le implicazioni istituzionali che esso comporta, sia per i cambiamenti che esso introdurrà nel mercato del lavoro. In pratica, come già è stato detto da più parti, tutta l'azione sociale dello stato, sia nel campo della realizzazione delle opere pubbliche, ma anche nelle direttrici politiche che le regoleranno, è stata presa in mano da quattro gruppi industriali, privati o statali, che hanno fissato quali sono oggi le necessità e le esigenze del popolo italiano (soprattutto del meridione), quali sono i tempi della loro realizzazione, quanto ci vuole come spesa, quale deve essere il loro guadagno, quanta manodopera è necessaria per la realizzazione. Per chi, come Gianni Agnelli, si è sempre lamentato della mancanza di una politica di programmazione in Italia, si deve trat-



tare certamente di un grosso successo. I 24 progetti approvati riguardano la costruzione di centri universitari nel meridione, complessi ospedalieri, ristrutturazioni ferroviarie e delle metropolitane, opere portuali in Liguria ed in Sicilia, oleodotto di Trieste, opere ecologiche nei bacini dell'Arno, Adige, Volturno, Po, rimboschimento in Calabria, Molise e Basilicata, disinquinamento del lago di Garda, reti fognarie nelle maggiori città meridionali, infrastrutture nelle zone di Bari Nord e nella valle del Sangro, nel comprensorio di Ottana, più altre di minore importanza.

Di questo pacchetto di appalti la Fiat si è accaparrata le seguenti commesse: 1) *complessi ospedalieri nelle regioni meridionali per 15.000 posti letto*, 250 miliardi, 5.600 occupati; 2) *Costruzione di 5 ospedali tipo*, 40 miliardi, 1.700 occupati; 3) *Organizzazione del servizio sanitario in Basilicata*, 20 miliardi; 4) *Ristrutturazione e ammodernamento della linea ferroviaria Torino-Ceres e Torino-Rivarolo*, 20 miliardi, 350 occupati; 5) *Centro di smistamento ferroviario ad Orbassano (TO)*, 50 miliardi, 850 occupati l'anno per tre anni; 6) *Infrastrutture specifiche e civili nell'area industriale di Bari Nord*, 440 miliardi, 15.000 occupati in cinque anni; 7) *Idem nella Valle del Sangro*, 130 miliardi, 4.000 unità occupate; 8) *Primo tronco per la metropolitana di Napoli*, 100 miliardi, 1.000 occupati all'anno.

In tutto si tratta di commesse per il valore di circa 1.050 miliardi, che comporteranno l'occupazione di circa 35.000 persone nell'arco di 5 anni. Per la Fiat si tratta, come si vede, di un cambiamento enorme, dalla monocultura di automobili o veicoli industriali, alla produzione diversificata, nei più diversi settori: da quello edilizio, a quello ferroviario, a quello della ricerca. L'amministrazione di tutto questo settore, che viene a collocarsi come importanza nell'azienda ben più in alto di qualsiasi altra precedente attività non legata all'automobile, e che avrà un fatturato annuo pari, per esempio, a quello della produzione di veicoli industriali, sarà affidata alla divisione Fiat prodotti diversificati che coordinerà l'attività di tutte le aziende e le società che la Fiat controlla nel settore dell'edilizia, dei trasporti, della progettazione, della ricerca, dell'elettronica e dell'elettrotecnica. Se si tiene presente la lunghissima lista delle partecipazioni Fiat in Italia in tutti questi campi ed il peso considerevole che queste hanno sul mercato



nazionale, si può capire come la Fiat abbia la possibilità di gestire in proprio tutta l'organizzazione e la realizzazione di questi progetti. Nell'edilizia per esempio la società Unicem è inferiore in Italia solo all'Italcementi e controlla l'11% del mercato nazionale. Nello stesso settore, l'Ifi possiede la più grossa impresa di materiale refrattario, la Sirma. Sempre l'Ifi nelle costruzioni possiede la Impresit, una società che ha già operato nelle costruzioni di dighe ed autostrade in Europa, Asia, America latina. Per la realizzazione dei progetti ospedalieri, la Fiat partecipa insieme all'Iri e all'Imi alla Spo (Società di progettazione ospedaliera), poi possiede la Sorin, specializzata nella costruzione di apparecchiature ospedaliere, partecipa alla Sago (con Montedison, Eni, Iri, Olivetti) una società sorta nel '70 per la gestione degli ospedali, di recente poi si è costituita la Firm (Fondazione italiana ricerche mediche) tra Fiat e Montedison per "colmare le lacune culturali nel settore sanitario." A capo dei progetti speciali della Fiat, il consiglio di amministrazione ha collocato Ubaldo Scassellati, ex direttore della Fondazione Agnelli, fanfaniano, e già noto per essere uno dei promotori di un progetto corporativo ed autoritario di capovolgimento delle istituzioni italiane (il  $5 \times 5$ ). Sui progetti speciali si possono già fare ora alcune considerazioni, che offrono lo spunto per la discussione.

1. Il governo ha accettato i progetti proposti dai grandi gruppi operando una divisione secondo le richieste che da essi sono state avanzate. Se si osservano anche gli altri progetti presentati dalla Montedison, dall'Iri, dall'Eni, si può notare facilmente come nessuno sia in concorrenza, ma come invece i grandi gruppi abbiano fornito progetti in base alla propria organizzazione e alle proprie capacità, puntando unicamente alla logica del maggiore profitto. La Fiat in particolare si è inserita in quei settori dove la propria conoscenza tecnologica e le proprie capacità di gestione finanziaria sono più solide (costruzione di strade, grandi progetti "comprensoriali," ricerca ospedaliera), e in cui può già vantare una grossa esperienza, che va dalla costruzione del progetto di Togliattigrad, alle varie realizzazioni attuate in tutto il mondo dalla Impresit.

2. Il governo quindi ha rinunciato in questa occasione al sistema tradizionale degli appalti tra ditte concorrenti, di fatto accettando tutte le condizioni presentate



dai grandi gruppi. Se si confrontano infatti le cifre indicative delle proposte della Fiat per la realizzazione delle opere, e quelle stanziare dal governo, si nota come non siano state neppure ritoccate.

3. Il governo ha attuato di fatto un esautoramento del potere delle regioni contrattando a livello centrale tutti i progetti e istituendo sempre a livello centrale tutti i contatti tra grandi gruppi industriali e politica sociale.

4. Il governo non è entrato nel merito della qualità delle proposte e non ha presentato alcuna linea autonoma di programmazione o di intervento riformatore. Questo è particolarmente evidente nel settore della costruzione degli ospedali, che travalica completamente tutta la discussione e le proposte sulla riforma sanitaria, e nella politica edilizia, che travalica quella sulla riforma della casa. Nei fatti con questo accordo qualsiasi impegno, anche formale o a parole, sulla attuazione delle riforme viene a cadere. Nei fatti *queste sono le riforme* dei prossimi cinque anni, e la loro accettazione non è passata dal Parlamento.

5. Rispetto agli impegni per mantenere i livelli occupazionali, e favorire anzi l'occupazione nel Mezzogiorno, impegni che ora si dicono mantenuti dall'approvazione del piano di emergenza e dallo stanziamento di 2.500 miliardi, risulta evidente che l'occupazione di 250.000 persone è assolutamente ridicola, e corrisponde ad un investimento di 100 milioni per addetto, cioè esattamente il contrario della politica occupazionale a bassa intensità di capitale.

6. Se si realizza un accordo tra i grandi gruppi industriali italiani tra di loro per la spartizione delle commesse, nello stesso tempo si realizza un accordo istituzionale tra gli stessi gruppi e la segreteria della Democrazia cristiana, già evidente nel modo in cui i progetti sono stati approvati, ed ancora più chiaro se si guarda al progetto di legge che sarà tra poco discusso in Parlamento tendente a regolare in questo senso il meccanismo della "concessione degli appalti." Secondo questo progetto la concessione avverrà direttamente e solamente da parte del presidente del Consiglio.

7. Il potere dei grandi gruppi industriali è messo in posizione di assoluta sicurezza davanti alle flessioni di mercato possibili nei propri settori di intervento, dalla esistenza del profitto senza rischio così come è stato



concesso loro dallo stato. Nello stesso tempo evidentemente si pongono in condizioni di accresciuta dipendenza e precarietà i gruppi minori, colpiti anche simultaneamente dalla stretta creditizia e in genere dalla politica deflazionistica. I due meccanismi insieme garantiranno la stabilità dei grandi gruppi ed un impulso al processo di concentrazione monopolistica in Italia.

8. Il potere contrattuale delle forze riformiste all'interno della coalizione di centro sinistra subisce un duro colpo. Il ruolo del PSI rispetto a quello della Democrazia cristiana diventa sempre più subalterno. Lo stesso accade per il ruolo delle amministrazioni regionali di sinistra, che non sono toccate, se non minimamente, dalla concessione dei progetti speciali.

9. Risulta accresciuta la tendenza all'uso elastico della forza-lavoro, del lavoro dato in appalto e a termine. Se si pensa alla situazione che si verrà a creare per esempio nei poli di Bari, o nella Valle del Sangro, o in Sardegna, si nota che ad un'occupazione incrementata, sia pure miseramente, nei prossimi cinque anni, farà seguito la disoccupazione alla fine della realizzazione dei progetti, così come è già avvenuto in questi anni nelle zone di Porto Marghera o di Taranto.

10. Per quanto riguarda la Fiat la messa in atto dei "progetti speciali" si accompagna al processo di ristrutturazione nel settore dell'automobile e rende più veloce il processo di sganciamento dalle vicende legate al mercato italiano dell'automobile e alla sua saturazione tendenziale. È un processo che diminuirà progressivamente il numero di operai metalmeccanici occupati stabilmente sia nelle fabbriche Fiat, sia in tutte le fabbriche del ciclo dell'auto e che segnerà di converso un aumento del numero di occupati, più o meno precari, nel settore dell'edilizia.

11. Si sta attuando un cartello, sfruttato dai più grandi gruppi industriali, per il monopolio dei settori, come quello dell'elettronica, destinati ad avere sempre maggiore espansione.

Riportiamo qui ora alcuni stralci tratti da un documento presentato dalla Fiat al governo, datato 5 febbraio 1974 e riguardanti il "Contributo Fiat al programma di emergenza: indicazioni di progetti ed opere."

Riguardano i progetti "in tempi brevi" per il Mezzogiorno e i progetti comprensoriali per la zona di Bari e della Valle del Sangro. (Per i progetti riguardanti il



Molise, vedi anche l'articolo sull'insediamento Fiat a Termoli.)

*Progetti ed iniziative avviabili nel Mezzogiorno in tempi brevi*

1. *Impianto-base ferroviario e nuova stazione a Piedimonte S. Germano. Agglomerato Cassino-Pontecorvo (Consorzio Industriale di Frosinone).* — Il progetto di massima è già stato approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Il progetto esecutivo è in fase finale di istruttoria presso la Cassa del Mezzogiorno per l'inoltro al Consiglio superiore e il successivo finanziamento. L'importo delle opere è di 4.100 milioni. La Fiat ha chiesto, su parere favorevole della Cassa e delle Ferrovie, di avere dal Consorzio l'affidamento diretto delle opere (tramite un'impresa del gruppo): tutt'ora il Consorzio di Frosinone non ha reso esecutiva la delibera in tal senso. Data la situazione della progettazione e la pressoché completa disponibilità delle aree i lavori potrebbero cominciare in brevissimo tempo.

2. *Impianto-base ferroviario a Sulmona. Agglomerato industriale (Consorzio industriale a Sulmona).* — Il progetto di massima è stato recentemente approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici; il progetto esecutivo è in corso. L'importo delle opere è di 4,5-5.000 milioni. La Fiat potrebbe richiedere, analogamente a quanto avviene per Frosinone, l'affidamento diretto dei lavori, da far eseguire da un'impresa del gruppo. Anche in questo caso i lavori potrebbero iniziare in un tempo relativamente breve, dopo l'approvazione del progetto esecutivo.

3. *Impianti di depurazione.* — Alcuni appalti concorso per la realizzazione turn-key di importanti impianti di depurazione di acque reflue industriali e precisamente: a) impianti nella Valle del Sacco (Consorzio industriale di Frosinone); b) città di Bari (Consorzio industriale ed Acquedotto Pugliese), potrebbero essere definiti in tempi brevi. Gli importi per i suddetti interventi sono di alcuni miliardi.

4. *Iniziative residenziali nel Molise. — Casa-albergo di Termoli.* — È disponibile un progetto per un complesso di casa-albergo, del costo di circa 1.500 milioni. Tale iniziativa ha valide prospettive economiche essendo ubicata in una città in fase di rapida espansione ed al momento priva di strutture alberghiere adeguate. Il progetto, che ha avuto tutte le necessarie autorizzazioni e la licenza edilizia, potrebbe immediatamente passare alla fase realizzativa. *Quartiere residenziale in Larino (Termoli).* — È stato elaborato il progetto di massima di un quartiere residenziale tipo per lavoratori, secondo le tipologie della 167, che potrebbe essere presentato in Comune per l'inizio della pratica di approvazione. Trattasi di circa 130 alloggi con relativi servizi e urbanizzazioni.

5. *Iniziative in campo ospedaliero.* — È disponibile un avanprogetto per Centri di emodialisi prefabbricati da localizzare nell'Italia Meridionale in aree che risultano prive di



questi centri di cura. L'iniziativa avviabile in tempi brevi, potrebbe essere particolarmente valida se impostata su una tipologia unitaria e su grandi commesse, che consentirebbe di contenere i costi.

6. *Iniziative nel campo della produzione di energia.* — Era stato iniziato un dialogo con la Cassa per il Mezzogiorno e l'Enel per lo studio combinato di centrali di produzione termoelettriche con impianti di dissalazione. Questo per venire incontro alle particolari carenze di zone come la Puglia, ricca di manodopera ma in critica situazione per l'approvvigionamento idrico ed elettrico. Evidentemente tali contatti dovrebbero essere ripresi.

### *Bari Nord*

L'area in esame comprende nove comuni situati nella parte settentrionale della provincia di Bari. La delimitazione dell'area, oltre a rispondere a motivazioni di ordine socio-economico e morfologico, è giustificata dall'esigenza espressa dai rappresentanti degli stessi Enti locali in un convegno del luglio 1973, di costituire il comprensorio Nord-Barese. I nove comuni in esame (Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia, Corato, Minervino Murge, Ruvo di Puglia, Spinazzola, Trani) hanno una popolazione complessiva superiore a 350.000 abitanti; gli addetti all'industria che attualmente sono poco più di 20.000, hanno fatto registrare un incremento di sole 2.000 unità in 10 anni; il tasso di industrializzazione (rapporto tra addetti e popolazione) è pari al 5,7%, mentre nella restante parte della provincia è pari al 6,9%.

*Obiettivi occupazionali.* — Per raggiungere l'obiettivo occupazionale indicato nel paragrafo precedente si rende necessaria la creazione di almeno 22.000 nuovi posti di lavoro nell'industria per occupare la manodopera oggi disponibile e di circa altri 10.000 per occupare le nuove leve di lavoro (circa 2.000 all'anno). All'impegno per il settore industriale si deve aggiungere quello relativo alla razionalizzazione e valorizzazione delle attività agricole, nonché al miglioramento qualitativo del terziario produttivo.

*Infrastrutturazione primaria.* — Per quanto l'area sia abbastanza ben servita da strade di collegamento interno e di grande comunicazione (Autostrada Bari-Napoli; Autostrada Adriatica), da linee ferroviarie (linea FFSS Adriatica e linea secondaria Barletta-Spinazzola) sarà necessario procedere alla realizzazione di alcuni progetti esistenti del compartimento ANAS di Bari. 1) ammodernamento della SS. n. 97 delle Murge, che mette in comunicazione Canosa, Minervino e Spinazzola; 2) circonvallazione sud di Andria.

Inoltre si dovranno predisporre aree industriali attrezzate con un impegno di spesa dell'ordine di 30 miliardi relativamente a: 3) allacciamenti ferroviari, stradali, elettrici, ecc.

*Impianti di depurazione a riciclaggio acque reflue e smaltimento rifiuti solidi.* — Sulla base delle ipotesi di sviluppo industriale esposte si può valutare in circa 20 miliardi il costo



necessario per la depurazione delle acque e smaltimento rifiuti solidi, distribuiti nel seguente modo: 1) impianto depurazione acque presso le industrie: 2,5 miliardi; 2) impianto depurazione biologica acque: 6 miliardi; 3) rete collettori e fognante: 8,5 miliardi; 4) smaltimento rifiuti solidi: 3 miliardi.

*Abitazioni.* — Non essendo possibile fare un esame analitico della situazione di ciascun comune per quanto riguarda i progetti relativi all'edilizia economica e popolare verrà fatta una valutazione su base aggregata del fabbisogno teorico di nuove abitazioni. Il patrimonio edilizio dell'area è il seguente:

Famiglie residenti	89.564	
Abitazioni occupate	87.035	di cui costruite
1) prima del 1946	42.005	(48,2%)
2) dal 1946 al 1960	16.681	(19,1%)
3) dopo il 1960	28.349	(32,7%)
4) con bagno	36.899	(42,3%)
5) con riscaldamento	16.931	(19,4%)
Abitazioni non occupate	8.019	di cui costruite
1) prima del 1946	4.364	(54,4%)
2) dal 1946 al 1960	1.049	(13,1%)
3) dopo il 1960	2.606	(32,5%)

Le abitazioni non occupate costruite dopo il 1946 (teoricamente disponibili in condizioni di normale abitabilità) sono 3.650 mentre il fabbisogno (desunto dalla differenza tra famiglie residenti e abitazioni occupate) è pari a 2.500 unità. Unico comune in cui il fabbisogno è rilevantemente superiore all'offerta è quello di Andria: 610 abitazioni mancanti. L'indice di affollamento per le abitazioni occupate risulta estremamente elevato: 1,4 abitanti per vano (l'indice calcolato in alcune province mediamente sviluppate dell'Italia settentrionale è pari a 0,8%). Ponendosi l'obiettivo di raggiungere un indice di affollamento non superiore a un abitante per vano si presenta la necessità di realizzare 31.000 nuove abitazioni per un costo complessivo di 350 miliardi circa.

*Scuole.* — La situazione per quanto riguarda l'edilizia scolastica (scuola dell'obbligo) è la seguente:

Tipo di scuola	Popolaz. in età scolare	Alunni	Aule	
			Precarie	Tot.
Preparatoria	22.238	12.230	76	290
Elementare	36.740	38.889	137	988
Media	20.638	12.748	159	540

Tipo di scuola	Tasso di scolarità	Alunni per aula	% di aree precarie
Preparatoria	54,7	42,2	26,2
Elementare	105,8	39,4	13,8
Media	61,8	23,6	29,4



Se si volessero conseguire tassi di scolarità dell'ordine del 95%, con un grado di affollamento di 25 alunni per aula e contemporaneamente sostituire le aule precarie esistenti si dovrebbero prevedere i seguenti interventi: scuola preparatoria: 630 aule; scuola elementare: 700 aule; scuola media: 400 aule. L'impegno finanziario necessario per coprire i fabbisogni esposti supera i 40 miliardi.

*Ospedali.* — La situazione ospedaliera dell'area è la seguente:

Comune	Categoria	Posti letto	Anno di costruz.	Ammod. recenti
Andria	Provinciale	520	1939	1969
Barletta	Provinciale	750	prima del 1900	1963
Bisceglie	Zonale	300	1960	1966
Canosa	Provinciale	260	1960	1968
Corato	Zonale	180	prima del 1900	
Minervino M.	N.C.	120	1968	
Ruvo di P.	Zonale	150	1900	1955
Spinazzola	Zonale	150	prima del 1900	1959
Trani	Zonale	260	1956	1967

Complessivamente l'area dispone di 2.700 posti letto, dotazione che dal punto di vista quantitativo è sufficiente, mentre presenta gravi carenze per ciò che concerne l'efficienza dei servizi forniti. Una stima degli investimenti che si renderebbero necessari, anche tenendo conto dell'eventuale creazione di poliambulatori e di altre infrastrutture sanitarie, non può essere effettuata se non in relazione al Piano sanitario regionale.

*Riepilogo indicativo delle opere e degli investimenti prospettati (in miliardi):* Investimenti per creazione di 32.000 posti di lavoro industriali: 600; Infrastrutturazione primaria aree industriali: 30; Viabilità normale: n.s.; Depurazione e riciclaggio acque, smaltimento rifiuti solidi: 20; Abitazioni: 350; Scuola dell'obbligo: 40; Strutture sanitarie: n.s.; Totale: 1.040.

Dalle presenti stime sono evidentemente tenuti esclusi oneri per studi, progettazioni, interessi bancari, ecc. (A parte i 600 miliardi collegati alla creazione di un polo industriale — non Fiat — il restante progetto è stato commissionato per intero per un costo di 400 miliardi.)

### *Valle del Sangro*

L'area in esame interessa la parte centro-meridionale della provincia di Chieti ed ha una popolazione di 110



mila abitanti (un terzo circa della popolazione provinciale). Anche per questa area esiste un progetto di costituzione in comprensorio che comprende 45 comuni.<sup>1</sup>

Gli addetti all'industria al 1971 erano 6.550; nel decennio intercensuale l'incremento dei posti di lavoro industriale è stato di poco superiore alle 450 unità. Il tasso di industrializzazione è pari al 5,9% mentre nel resto della provincia è pari all'8,7%.

*Obiettivi occupazionali.* — Mantenendo l'obiettivo occupazionale indicato in precedenza si dovrebbero creare circa 8.000 posti di lavoro, compresi quelli necessari per occupare le nuove forze di lavoro.

*Infrastrutturazione primaria.* — Esistono già dei progetti di massima eseguiti a cura del Consorzio di sviluppo industriale del Sangro-Aventino, che però riguardano solamente l'agglomerato di Atesa.

Ecco le opere in questione e le cifre (in miliardi): acquedotto industriale, impianto di chiarificazione, serbatoi di accumulo: 4 ca.; acquedotto potabile: 0,2 ca.; raccordo ferroviario: 7 ca.; strade di allacciamento esterne e svincoli: 4 ca.; viabilità interna agglomerato: 0,5 ca.; reti di fognatura e impianto trattamento acque reflue: 3 ca.; allacciamenti elettrici e telefonici: 0,5 ca.; arginature, sminamento, eliminazione servitù elettriche e di metanodotto: 0,5 ca.; totale: 20.

Evidentemente, per raggiungere gli obiettivi sopraindicati si devono prevedere ulteriori investimenti per l'attrezzatura delle aree industriali. Secondo quanto esposto nella proposta di Progetto speciale sullo sviluppo territoriale del comprensorio del Sangro-Aventino si dovrebbero inoltre destinare fondi (in miliardi) per:

a) *infrastrutture viarie di interesse generale*: tronco nord Fondovalle Sangro: 2,5; tronco frentano della Trans collinare Aprutina: 5,6; variante alla SS 81 tra Casoli e l'Alto Aventino: 6; strada turistica Pietransieri Gamberale-Monte-

<sup>1</sup> I comuni sono: Altino, Archi, Atesa, Bomba, Borrello (Buonanotte) Montebello sul Sangro, Casoli, Castel Frentano, Civitaluparella, Civitella Messer Raimondo, Colledimacine, Colledimezzo, Fallo, Fara S. Martino, Fossacesia, Frisia, Gamberale, Gessopalena, Lama dei Peligni, Lanciano, Lettopalena, Monteferrante, Montelapiano, Montenerodomo, Mozzagrogna, Paglieta, Palena, Palombaro, Pennadomo, Perano, Pietraferrazzana, Pizzoferrato, Quadri, Rocca S. Giovanni, Roccascalegna, Roio del Sangro, Rosello, S. Maria Imbaro, S. Eusanio del Sangro, S. Vito Chietino, Taranta Peligna, Tornareccio, Torricella Peligna, Treglio, Villa S. Maria.



nerodomo: 0,5; b) *infrastrutture ferroviarie*: primo tronco di ristrutturazione della ferrovia sangritana: 5; totale: 20.

*Altri impianti di depurazione delle acque reflue e smaltimento rifiuti solidi.* — Oltre alle opere indicate per l'agglomerato di Atessa si dovrebbero realizzare impianti ad uso civile e per le rimanenti industrie per un totale di 3 miliardi.

*Altri interventi infrastrutturali connessi ai settori produttivi.* — La proposta di Progetto speciale per il comprensorio del Sangro Aventino prevedeva inoltre altri interventi: 1) infrastrutture terziarie connesse della strada a scorrimento veloce Fondovalle Aprutina: 1,5 miliardi; 2) infrastrutture per gli insediamenti turistici previsti dal Piano del comprensorio turistico della Casmez: 1 miliardo.

#### *Abitazioni (...)*

*Scuole.* — Gli interventi più rilevanti riguardano la scuola preparatoria per la quale si dovrebbero approntare circa 110 aule per un investimento di 2,5 miliardi. Negli altri livelli di scuole la situazione è, almeno dal punto di vista quantitativo, sufficiente; gli investimenti per ammodernamenti e ristrutturazione sono a questo livello di approfondimento difficilmente valutabili.

*Ospedali.* — Due ospedali sono di recente costruzione (Atessa e Casoli). Complessivamente l'area dispone di 1.200 posti letto circa sufficienti a soddisfare i fabbisogni della popolazione residente. Non è soddisfacente invece la disponibilità di altre attrezzature sanitarie, poliambulatori e dispensari, la cui esigenza è particolarmente sentita nei principali centri di gravitazione economica o commerciale della zona.

*Riepilogo indicativo delle opere e degli investimenti prospettati (in miliardi):* investimenti industriali per 8.000 posti di lavoro: 150; infrastrutture primarie aree industriali: 20; viabilità normale: 15; infrastrutture ferroviarie: 5; depurazione, riciclaggio acque, smaltimento rifiuti solidi: 3; altre infrastrutture (servizi, turismo): 3; abitazioni: 80; scuole dell'obbligo: 3; scuole superiori: 1; strutture sanitarie: n.s.; totale: 280 ca.

Dalle presenti stime sono evidentemente tenuti esclusi oneri per studi, progettazioni, interessi bancari, ecc.



(Per il progetto Valle del Sangro il governo ha stanziato 130 miliardi, esclusi gli investimenti industriali.)

Riportiamo ora alcune note sull'organizzazione Fiat per la progettazione ospedaliera e il suo intervento all'interno dei progetti di riforma sanitaria. Nel settore, come abbiamo già accennato, la Fiat dispone di: *Società Sago* (con l'Iri, Eni, Montedison, Olivetti, Finanziaria Imi) costituita nel '70 per la realizzazione di un progetto complessivo di gestione degli ospedali, finanziata con i fondi della legge 1089 (del 1968) per la ricerca applicata. Analoga attività è stata svolta dalla Fondazione Agnelli nel '72-73 per la costruzione di un ospedale tipo.

*Spo* (Società di progettazione ospedaliera), costituita nel '73 tra l'Iri (Italstat e Selenia), la Fiat, con partecipazione al 33% (10% Siteco, 13% Fiat Engineering, 10% Sorin), e l'Imi.

*Sorin* partecipazione 100% Fiat. Fondata nel '58 ha avuto interessi nel settore biomedico, in particolare per la ricerca e la progettazione di radio farmaci. Nel corso di questi anni gli interessi si sono estesi alla costruzione dei reni artificiali (già venduti a numerosi ospedali, specie in Torino, grazie ad una martellante campagna la-crimosa condotta dalla "Stampa"). Sorta come società a partecipazione mista (Fiat e Montedison), nel '70 è stata rilevata interamente dalla Fiat. Nel '71 la società si è riorganizzata nella prospettiva di ampliare il proprio intervento al campo della tecnologia e dell'organizzazione complessiva degli ospedali. Ultimamente anche la Olivetti partecipa all'attività della Sorin in un progetto di automazione di laboratori di analisi chimiche.

Nel '72 la *Sago* pubblicava un promemoria in cui erano già tracciate le linee che oggi vengono messe in pratica e in cui si davano interessanti giudizi sulla possibile attuazione della riforma sanitaria. In esso si può leggere:

*1. Previsioni sullo sviluppo della situazione istituzionale nel nostro paese*

I recenti avvenimenti politici fanno presumere che, nello scorcio di legislatura che ci divide dalle prossime elezioni generali, la riforma sanitaria abbia assai scarse possibilità di essere varata. Si ritiene quindi ragionevole pensare che tale riforma potrà vedere la luce durante la prossima legislatura; e tenendo presenti i tempi tecnici che in genere accompagnano l'approvazione delle leggi di riforma nel nostro paese, è da ritenere che essa non potrà essere approvata prima del 1974-75.



Per motivi di complessità generale, per gli impegni finanziari connessi all'attuazione della riforma e le difficoltà di ordine psicologico derivanti dall'introduzione di alcune importanti innovazioni istituzionali, è prevedibile che la riforma non potrà incidere in modo rilevante sulle strutture sanitarie prima di 4-5 anni, successivi alla sua approvazione, e quindi prima della fine del decennio in corso.

*In conclusione, soltanto con il 1980 si potrà pensare ad una efficacia crescente della riforma, tale da coinvolgere in modo quantitativamente sostanziale le attività di interesse industriale. [...]*

*[...] Il problema di fondo che si pone alla società Sago è quello di analizzare quali siano le conseguenze del rinvio della riforma sanitaria sulle scelte di programmazione industriale.*

L'orientamento della medicina moderna si traduce in una crescente complessità delle tecniche strumentali necessarie a misurare i parametri biologici e nella necessità di gestire con procedimenti automatici il flusso di informazioni generate. Il costo crescente dell'assistenza sanitaria deriva dall'incontro di questa tendenza con la necessità ormai scontata di estendere le prestazioni mediche a tutta la popolazione. [...] Il progetto di riforma identifica in modo preciso la necessità di riorganizzare in questo senso le strutture sanitarie. La mancanza di intervento legislativo si tradurrà certamente in un ritardo, ma non in inversione di tendenza, per quanto riguarda le conseguenze sul piano tecnologico. Sulla base di queste considerazioni, sembra opportuno indirizzare l'attività della Società in modo indipendente dalla maggiore o minore prossimità dell'attuazione della riforma, in quanto lo sviluppo tecnologico tenderà a coincidere nel tempo con gli aspetti qualificanti della riforma stessa.

Secondo l'analisi svolta, la riforma recepirà gli elementi di razionalità che saranno indotti nel sistema sanitario. *L'opportunità quindi per la Sago di avviare dei progetti che abbiano un'ottica di dimensioni allargate e che guardino a un periodo medio di 5-10 anni, più che un atto di audacia costituirebbe, sempre in questa ipotesi, una prima esigenza di programmazione industriale correttamente intesa.*

### *La Fiat e l'industria bellica italiana*

Crediamo sia utile, trattando della struttura della Fiat e della sua strategia, fornire alcune note informative anche riguardo alla produzione bellica. Pensiamo che il problema assuma oggi importanza maggiore davanti ad una situazione in cui sempre più pochi gruppi industriali si accaparrano le commesse statali in tutti i campi, e quindi anche quello dell'industria militare;



perché il settore si presenta oggi potenziato nei programmi, nelle strutture e nella possibilità espansiva; perché processi di integrazione multinazionale sono in atto. La produzione militare in Italia non è stata finora oggetto di molta attenzione. Ha pesato soprattutto un'immagine ufficiale e costruita ad arte di una nazione completamente estranea sia all'avviamento militare inteso come preparazione a progetti di politica estera, sia all'industria militare intesa come industria di profitto per mercati esterni. Eppure ambedue queste enunciazioni non rispondono a realtà e diversi fatti e cifre lo possono dimostrare.

*L'Italia è al quarto posto nel mondo nella produzione di armamenti, inferiore solamente agli USA, URSS e Francia.* L'industria bellica ufficiale in Italia occupa circa 100.000 addetti, in massima parte tecnici ed operai altamente specializzati, ai quali bisogna aggiungere 51.000 operai impiegati negli opifici dell'esercito, della marina e dell'aviazione, e 30.000 impiegati civili dipendenti dal ministero della Difesa.

All'interno della produzione bellica italiana, conosciuta in genere solamente attraverso il nome della Oto Melara, ma che annovera come industrie importanti la Agusta (elicotteri), la Siai Marchetti (aeronautica), la Macchi (aeronautica), la Nardi (elicotteri), la Saca (accessori per aerei), più numerose industrie del settore elettronico, delle telecomunicazioni, ed elettromeccanico, la Fiat gioca un ruolo tutt'altro che indifferente nel campo della produzione aerea e nella preparazione di veicoli militari terrestri.

Nello studio delle attività Fiat in questo settore ci si scontra sempre con la assoluta vaghezza sia nei bilanci, che anche nelle indicazioni della produzione. Nei notiziari Fiat così come nelle comunicazioni ufficiali dell'azienda, le produzioni militari non vengono quasi mai citate. Le ragioni sono di diverso tipo, ma certamente una delle principali è quella che tutta la produzione e la commercializzazione della produzione bellica riguardante la NATO viene legalmente taciuta nei bilanci e viene presentata, insieme a molte altre voci e quindi non calcolabile all'interno di voci diverse del bilancio aziendale.

Una seconda ragione consiste nel fatto che molto spesso non è possibile individuare una vera e propria produzione bellica da parte della Fiat, ma piuttosto la



produzione di parti staccate per veicoli adibibili ad uso militare. Uno dei settori dove le notizie sono maggiori riguarda l'aeronautica. In questo campo la Fiat dispone dello stabilimento torinese Motori Avio per la produzione meccanica di componenti vari tipi di velivoli, ed il 50% della Aeritalia (il rimanente all'Iri), gruppo costituito nel 1969 dalla fusione della Fiat Aviazione, e della Aerfer e della Salmoiraghi appartenenti alla Finmeccanica Iri. L'Aeritalia ha numerosi stabilimenti: a Torino (in corso Marche, e due a Caselle), a Napoli (Pomigliano e Capodichino) e a Milano (Nerviano). Un nuovo stabilimento è stato costruito ad Amendola, presso Foggia. In tutto, il gruppo occupa più di 8.000 tra operai ed impiegati. Le esperienze della Fiat nel campo dell'industria aeronautica sono notevoli. Con la divisione Fiat Aviazione la ditta ha prodotto più di 170 tipi di aereo e 36 tipi di motore di aviazione differenti. Il maggiore successo fu senz'altro ottenuto con la fabbricazione dell'apparecchio reattore ad appoggio tattico Fiat G-91 venduto sia all'aviazione italiana sia, soprattutto a numerosi commercianti esteri. Gli apparecchi Fiat, attraverso circolazioni delle merci difficilmente ricostruibili, ma certamente ben conosciute dalla dirigenza Fiat, sono finiti in gran parte al Portogallo che li ha impiegati nelle guerre coloniali in Angola, Guinea e Mozambico, in Israele ed in Sud Africa.

Attualmente l'Aeritalia, che è considerata uno dei gruppi più potenti e tecnologicamente avanzati in tutta Europa partecipa a numerosi progetti militari. Ne citiamo alcuni:

1) G. 91 Y - caccia bombardiere commissionato per il 50% dal Ministero della difesa e per il resto in attesa di collocazioni "opportune"; 2) F-104 S, intercettore Lockheed Starfighter adattato alle esigenze italiane; 3) G 222, apparecchio biturbo propulsore a trasporto tattico. Sarà costruito nella nuova fabbrica presso Amendola.

Ma certamente il programma più conosciuto è il "Mrca" Multi Role Combat Aircraft, un apparecchio modernissimo commissionato dalle forze aeree britanniche, tedesche ed italiane. Il cancelliere tedesco Schmidt definì a suo tempo questo progetto "come il più grande progetto tecnologico dalla nascita di Cristo." All'Italia è stato commissionato il 15% dei lavori, la massima parte a carico dell'Aeritalia, il resto da distribuirsi alla Saca, alla Siai Marchetti, alla Piaggio, alla Aermacchi. Nel set-



tore motori sono impegnate, in Italia, oltre alla Fiat Avio, l'Alfa Romeo e la Saca. Per l'elettronica hanno fruito di commesse la Magneti Marelli (Fiat), la Microtecnica, la Selenia (partecipazione Fiat), la Sit Siemens, l'Elettronica, e la Salmoiraghi Aeritalia. Gran parte della produzione dell'Aeritalia dovrebbe essere compiuta negli stabilimenti di Torino e alla Fiat Avio.

Quanto queste commesse garantiscano facili profitti è facile immaginarlo. Costruiti non per necessità strategiche, ma all'insegna dell'accaparramento e della corruzione (nessuno riesce ad immaginare quale uso farà l'aviazione italiana di questo aereo), sono concepiti dalle aziende come investimenti sicuri, in cui sarà sempre possibile scaricare ulteriori costi di fabbricazione sui committenti. L'aeronautica ha presentato al Ministero della difesa un bilancio preventivo fino al 1978 per più di 150 miliardi. La marina dal canto suo ha preteso la costruzione immediata di 31 nuove navi da guerra per un costo totale di quasi 800 miliardi. I parlamentari comunisti hanno comunicato all'ammiraglio De Giorgi, capo di Stato maggiore della marina che la richiesta sarà esaminata "con alto senso di responsabilità (L'Unità, 26 maggio 1974). Dopo la presentazione del budget della marina, l'aeronautica ha richiesto ulteriori finanziamenti. Il tutto aggiunto al bilancio della Difesa attuale che supera i 2.000 miliardi. I recenti casi delle richieste pressanti di finanziamenti da parte dell'esercito italiano e la concessione delle commesse ai più grandi gruppi industriali italiani, cioè in pratica alla Fiat e alla Finmeccanica, non sono certo da sottovalutare. È invece ipotizzabile che si sia costituita un'alleanza di interessi da parte della grande industria e dei vertici militari favorevole ad entrambi. Ai primi verrebbe garantita la commessa di grandi lavori (pensiamo all'aeronautica, ma anche ai veicoli militari, alle turbine per la marina), ai secondi ovviamente la soddisfazione di accrescere il proprio potere. Questa situazione, di rigonfiamento delle spese per l'armamento militare, trova poi collocazione nell'integrazione sempre più accentuata tra vari colossi industriali europei e nella accresciuta presenza dell'industria elettronica, nelle sue varie componenti, come vera e propria industria bellica. Nel campo dei trasporti ad uso militare la Fiat è una industria decisamente qualificata e in grado di espandersi maggiormente. Da tempo ha in produzione nei suoi stabilimenti, specie



al Lingotto di Torino, la jeep "Campagnola" per l'esercito, e la OM fornisce la totalità dei veicoli militari da trasporto. Ultimamente la Divisione veicoli speciali della Lancia di Bolzano partecipa su licenza della Crysler alla produzione per l'Italia di 200 carri "M 60." La Fiat partecipa inoltre con la fabbricazione delle parti cingolate, delle sospensioni e dei motori al programma Leopard italiano, per la costruzione di 600 tipi di questo carro armato. È previsto inoltre che l'azienda prenda parte alla produzione del futuro carro anglo-tedesco "MBT 80 Leopard 3."

Ancora, in un progetto congiunto con la francese Saaviem e la tedesca Man la Fiat sta progettando i prototipi di un veicolo di collegamento e di ricognizione del peso di mezza tonnellata.

Per l'esercito italiano la Fiat sta lavorando a diversi progetti. Il più interessante è la costruzione di un'auto-blindo anfibia per combattimento (denominato "veicolo 4 x 4"). Il veicolo, che porta sette uomini, è dotato di una mitragliatrice MG 42 e di un cannone da 20 mm, oltre che di lanciafumogeni esterni; può raggiungere i 90 km all'ora su terra, e, dotato di un'elica i 10 chilometri in acqua con un carico di 2.000 chili. Il veicolo è allo studio da parte dell'esercito, ma, alle riviste specializzate, pare ormai dato per scontato il suo acquisto. La Fiat lo propaganda concepito "per le esigenze del mantenimento della sicurezza interna... destinato ad appoggiare efficacemente le operazioni di ordine pubblico... Sempre per l'esercito italiano la Fiat costruisce i trasporti per i carri Leopard.

Abbiamo citato questi pochi dati come indicativi. Uno studio più approfondito delle commesse belliche dovrà essere compiuto. Ma è già possibile indicare delle ipotesi confortate da fatti concreti:

1. L'industria bellica in Italia è in espansione, non solo nelle sue componenti "classiche" ma anche attraverso l'impiego di nuove tecnologie, in primo luogo quelle elettroniche.

2. L'industria bellica italiana sempre più agisce partecipando a progetti militari europei sia nella progettazione sia nell'integrazione della produzione delle armi. Anche se non è possibile ipotizzare un uso italiano delle armi costruite, è possibile che l'integrazione produttiva europea degli armamenti sia una base sulla quale integrare una propria comune politica estera.



3. La Fiat, sia attraverso le sue fabbriche sia attraverso le sue partecipazioni, è inserita attivamente in questi programmi. La sua produzione militare è in aumento. Oltre che la produzione per l'esercito e la partecipazione a programmi multinazionali, la Fiat vende in proprio, specialmente ai paesi arabi, e in primo luogo alla Libia di Gheddafi, parti staccate di forniture militari, in genere per autoveicoli di trasporto, cingolati, jeep, sui quali saranno montate le sovrastrutture militari fornite da altre industrie. Nella attuale fase di espansione dei veicoli industriali in realtà una parte non indifferente della produzione è assegnata ad uso bellico e destinata alla esportazione soprattutto nei paesi del Medio Oriente.

4. Con l'aumento delle commesse militari e con il rigonfiamento dei bilanci di esercito, marina ed aviazione, la Fiat si accaparra anche in questo campo degli appalti altamente redditizi che la mettono ulteriormente al sicuro da crisi di mercato. Nello stesso tempo, a livello istituzionale, la partecipazione delle alte gerarchie militari all'interno di questi progetti si va facendo sempre più stretta e determinante. Ricordiamo che generali ed ammiragli sono già nei consigli di amministrazione di numerose delle aziende a partecipazione statale.

5. L'integrazione produttiva europea e la corsa agli armamenti non possono che gettare una luce sinistra sul processo di "europeizzazione," sui suoi fini e sulle sue velleità. Certamente un processo che non va nel senso dell'aiuto ai paesi in via di sviluppo come vorrebbe il Partito comunista italiano.



## **Le due anime della Fiat: il nuovo meccanismo di sviluppo e il golpe in fabbrica**

Queste esigenze (le esigenze di un "nuovo quadro di riferimento)... aprono indubbiamente una contraddizione nuova, di cui del resto si erano avute le prime avvisaglie nell'ultima fase del governo Andreotti, tra le prospettive dei gruppi industriali più avanzati e dinamici, e la situazione di stallo, di sostanziale immobilismo, che tuttora sembra tenere la DC, tutta rivolta all'affannoso tentativo di conservare vecchi equilibri clientelari e corporativi all'ombra di una sostanziale inefficienza dello Stato, e perciò timorosa di affrontare i problemi in termini di scelte rigorose e di programmazione. Questa contraddizione è un dato nuovo della situazione politica, tanto più rilevante in quanto non riveste un carattere contingente e meramente "congiunturale" ma è strettamente connesso alla "crisi di fondo" che attraversa il paese... (ADALBERTO MINUCCI, "l'Unità," 3 novembre '73).

In questi ultimi anni abbiamo più volte sentito parlare di decentramento, di autonomia, di sburocratizzazione dell'azienda da parte dei massimi dirigenti Fiat; queste dichiarazioni del 1° ottobre (nota: la relazione di U. Agnelli ai direttori Fiat) confermerebbero le voci secondo cui in questa direzione si sarebbero incontrate non poche difficoltà. Nel momento in cui il movimento operaio pone al centro della propria strategia politica e sindacale l'organizzazione del lavoro, ignorare questi problemi sarebbe gravissimo [...]. La doppia anima coesistente nell'imprenditorialità italiana sta emergendo per quanto riguarda la Fiat dallo specifico rappresentato dalla fabbrica, dalla organizzazione del lavoro e quindi dalla produzione; [...] A differenza del passato ci sono però oggi delle novità. Ad esempio il ruolo di mediazione tra città e Fiat (ovviamente a favore di quest'ultima) sempre esercitato dalla DC oggi incontra gravissime difficoltà a seguito dei movimenti di lotta cresciuti nella fabbrica e nei quartieri, sino a determinare la paralisi del partito di Fanfani, incapace di compiere qualsiasi tipo di scelta poiché riceverebbe immediatamente una spinta uguale e contraria (DIEGO NOVELLI, "l'Unità," 5 novembre '73).

Ammettiamo per un momento che la Fiat dica la verità e che la storia dell'officina 26 (il cui sciopero secondo Agnelli avrebbe giustificato le serrate) non sia un pretesto per giustificare una rappresaglia antisindacale. Con questo argomento la Fiat ammette esplicitamente che la sua organizza-



zione produttiva presenta gravissimi difetti tanto che basta un intoppo in una sola officina per bloccare quattro grandi stabilimenti con decine di migliaia di lavoratori (ADALBERTO MINUCCI, "l'Unità," 4 luglio '70). [Articolo scritto in occasione della serrata generale della Fiat a Torino davanti alla settimana di oltranza degli operai delle carrozzerie a Mirafiori.]

Abbiamo citato questi tre brani tratti dall'"Unità," tra i tanti della stampa del partito comunista per la loro chiarezza e sincerità. L'ultimo, dimostra in particolare come le attuali vocazioni non siano la scelta dell'oggi, ma una costante della politica del PC. Gli ultimi avvenimenti, sia quelli legati alla Fiat, che quelli legati alla crisi internazionale del petrolio, hanno dato l'occasione alla stampa revisionista per dichiarazioni quanto mai esplicite e globali sulla propria strategia rispetto alla "questione Fiat," di pari passo con cui l'esperienza cilena e la "congiuntura italiana" davano l'occasione per la formulazione della teoria del "compromesso storico." Per quanto riguarda le prime, esse hanno trovato un'applicazione pratica nella stesura della bozza di piattaforma per la vertenza aziendale, per il modo in cui è stata imposta, e nel modo in cui è stata condotta la "trattativa storica," come la definisce la stampa. Rispetto ad altre volte nel corso di questi ultimi anni, queste posizioni pensiamo siano più importanti di altre: sia perché calate nel contesto di una situazione di rapina salariale accelerata, che non ha precedenti, per ampiezza, dai tempi del dopoguerra sia perché le posizioni odierne, a differenza di quelle passate, *inglobano nel lungo periodo tutte le posizioni strategiche del PC*: dalla "questione" del salario, all'organizzazione del lavoro, alla politica economica; dall'individuazione all'interno della controparte di un'ala non antagonista, ai rapporti tra capitale privato e potere politico, specie per quanto riguarda le articolazioni di questi rapporti rispetto al potere locale. Abbiamo insomma davanti un corpo di proposte organiche di "razionalità produttiva" e il loro primo banco di prova, la trattativa Fiat. Le esamineremo qui alla luce dell'unico punto di riferimento politico: il loro rapporto con i bisogni operai, con i temi e l'organizzazione operaia come si è espressa alla Fiat in questi ultimi sei anni. Dal giugno 1969 sono passati cinque anni, tutto un periodo in cui il movimento operaio ufficiale si è trovato nella necessità di contrastare l'espressione politica degli operai della Fiat, di non dare cioè



alla lotta degli operai della Fiat (semplificando rispetto a tutte le altre concentrazioni operaie portatrici di bisogni e lotte analoghe), il carattere *antagonista* rispetto al modo di produzione capitalista che essa ha: *di fare indietreggiare i contenuti autonomi rispetto al capitale per sostituirli con contenuti e lotte compatibili con l'organizzazione del lavoro capitalista*. È cominciata dal 1969, anno in cui il revisionismo prende atto di aver completato il suo distacco ideologico e organizzativo con la classe operaia delle grandi concentrazioni industriali, un'operazione congiunta contro l'autonomia operaia attuata nei fatti compiuti dal movimento operaio ufficiale, e rivestita di un'ideologia che esorcizzasse la stessa esistenza di questo strato proletario. Le tappe di questa operazione, le conosciamo tutti. Dall'attacco frontale nella primavera del '69 contro gli operai delle carrozzerie di Mirafiori, definiti, più volte sull'"Unità" "le frange meno politicizzate della classe operaia"; al tentativo di scavalcare le lotte con gli strumenti sindacali dei contratti e quelli generali della strategia delle riforme; dallo stravolgimento dei contenuti egualitari sulle qualifiche, al tentativo di codificare la lotta in fabbrica con l'istituto dei comitati da contrapporre al rifiuto della delega; dall'isolamento delle lotte degli operai della Fiat rispetto al resto della classe operaia italiana, alle proposte — già più organiche del '70 — sul "nuovo modo di fare l'automobile" come superamento dell'antagonismo operai-capitale, sino alla costruzione odierna di un castello ideologico riguardante la nuova organizzazione del lavoro e il nuovo meccanismo di sviluppo.

Nel seguire questa strada, che finora ha vanificato i suoi sforzi e dimostrato la sua inconsistenza, i revisionisti non hanno esitato a compiere i più clamorosi voltafaccia. Così le "frange meno politicizzate," "la preistoria della classe operaia," gli "operai contadini che fino a ieri zappavano la terra e che nulla sanno della conduzione di una lotta sindacale," i "provocatori," sono diventati nella storia riscritta e nell'agiografia ufficiale "la punta di diamante della lotta di classe in Italia," "l'avanguardia." Gli scioperi del '69 sono ora descritti come la "grande riscossa operaia per una nuova organizzazione del lavoro," le forme di lotta allora definite "illegali," (gli scioperi a singhiozzo, i cortei, gli scioperi di squadra) sono diventate "la grande innovazione del sindacato nuovo," e via mentendo. Qualcuno si è spinto



ancora più in là: gli scioperi e la rivolta del '62 della Fiat a piazza Statuto, a suo tempo bollata con parole di fuoco col marchio di "fascista" dal PCI e dalla CGIL, sono diventati, nelle parole di Lucio Libertini (ex PSIUP, ora PC), "il fatto che rompe una lunga tradizione negativa negli stabilimenti torinesi dell'automobile." La ragione principale della difficoltà del revisionismo a dare una spiegazione dei fatti, ad essere costretto a cambiare versione, a forzare la realtà nei propri schemi, sta naturalmente nella incomprensione delle caratteristiche attuali degli operai della Fiat, che sono cambiate qualitativamente per lo sviluppo del capitale e per la sua politica. La generale dequalificazione, al posto del "mestiere," l'immigrazione di massa, la fine del rapporto tra classe operaia Fiat e resto della classe operaia nei termini della fine del rapporto paternalistico vallettiano, la mobilità della classe operaia multinazionale, la crisi del rapporto tra istruzione e mestiere e la possibilità offerta dalle caratteristiche del ciclo produttivo di fare della fabbrica il luogo di risposta politica alla generalità di questi problemi: queste sono state le novità qualitative dentro le quali il PCI non ha potuto inserirsi: la loro accettazione avrebbe infatti stravolto le concezioni basilari della politica revisionista e la sua strategia sedimentata in decenni di scelte politiche.

Il tentativo è stato quindi solo sempre quello di forzare questa classe operaia negli schemi storici della professionalità (anche se con cambiamenti formali) nella politica delle riforme e in generale nella razionalizzazione dello sviluppo capitalistico.

Ma se osserviamo lo sviluppo della "controffensiva" revisionista, vediamo che *per un lungo tempo essa si è confinata nello specifico dell'organizzazione del lavoro operaio*, e a questo livello (a livello delle officine), ha agito. Le "cento e una vertenze" per i passaggi di categoria, la "nuova professionalità" legata alla rotazione delle mansioni e alla job evaluation, il mito della carriera operaia legata all'istruzione, l'accettazione del salario legato alla produzione e non alle ore di lavoro (significata nell'accettazione del principio della "messa in libertà"), l'entusiasmo per le innovazioni tecnologiche (isole, robots, polmoni), la codificazione della lotta di squadra, la lotta più o meno velata all'assenteismo sono gli esempi più noti.

E possiamo osservare anche un'altra caratteristica.



*Il revisionismo ha sempre presentato le sue controproposte rivestite di ideologia marxista e richiamandosi alla strategia del movimento operaio. Il concetto di alienazione marxiano è stato usato per propagandare la rotazione delle mansioni, il termine "controllo operaio" per giustificare i "comitati," brani (distorti) di Marx ed Engels sulla scienza per affermare che il movimento operaio non ha preclusioni per la scienza capitalista e può usarne le categorie.*

Tutto questo, naturalmente, nelle riviste teoriche e nei convegni. Nella pratica, il pompieraggio, la delazione, la menzogna sono state le armi più usate ed abusate: il miglior modo per bloccare l'unificazione di due cortei operai, uno alle meccaniche e l'altro alle carrozzerie, per il PC è sempre stato quello di dire alle meccaniche che le carrozzerie non li vogliono e alle carrozzerie che le meccaniche stanno lavorando. E a tutti e due che se il corteo si fa, Agnelli farà la serrata, o chiamerà la polizia. Ora il revisionismo è andato oltre. Non si limita più allo specifico dell'officina, lasciando intatte le categorie di "padrone" e di "operaio," ma *interviene sull'"impresa" in toto*, tracciando *altre* linee di demarcazione e altre alleanze. Questo significa che nella strategia del nuovo meccanismo di sviluppo, il PCI riconosce all'interno dei padroni una parte di essi, che padroni non si possono più chiamare perché sono disposti al dialogo e all'impegno su questi temi. Rivestire quest'ultimo passaggio con terminologia marxista diventa ovviamente molto più difficile (ma qualcuno all'interno del PCI fa tuttora dei lodevoli tentativi). Ma in generale sentiamo il PCI e la CGIL parlare apertamente della necessità del profitto, della necessità dell'utilizzo degli impianti, di vendere le merci, di battere la concorrenza. Ne discendono le analisi di marketing, le prese di posizione e i "buoni consigli" sulla gestione aziendale, il beneplacito o meno rispetto a questo e a quel dirigente. Andiamo dunque molto oltre le dichiarazioni di Amendola e di Berlinguer, o meglio *siamo arrivati nel campo dell'applicazione pratica della linea politica*. Diego Novelli (deputato PCI, membro del CC del partito) sostiene Umberto Agnelli contro i "bonzi" di c.so Marconi e si fa portavoce dei capisquadra insoddisfatti. Adalberto Minucci (segretario della federazione provinciale del PC per Torino) scrive editoriali sull'"Unità" con il piglio e la consapevolezza del consigliere delegato; fino ai gestori



locali del partito, come quei sindaci e consiglieri comunali della cintura che non muovono un dito (anzi) di fronte ai progetti di Agnelli di nuovi investimenti, di speculazione edilizia, di rendita di tutte le risme.

*È questo in pratica il compromesso.* Più con Minucci, Novelli, e i sindaci della cintura che con Berlinguer. Più con Umberto Agnelli che con Fanfani. Prima ci si compromette col personaggio più importante, poi ci si compromette col potere locale e poi si spera di istituzionalizzare il tutto. Come dice Novelli, nel brano citato, si arriverà a "togliere la DC dalla sua posizione di stallo, tutta rivolta nell'affannoso tentativo di conservare vecchi equilibri clientelari e corporativi..." dove quel "vecchi" è una spia rossa agghiacciante sulle intenzioni di Novelli e Berlinguer.

Il PC ha esposto con chiarezza ("fin troppa," gli rimproverano alcuni ambienti della CGIL torinese) il suo programma: imporre alla Fiat un nuovo meccanismo di sviluppo non più fondato sulla congestione delle aree metropolitane e sul depredamento del Mezzogiorno, incalzarla per nuovi investimenti al Sud in produzione diversificata, ottenere dalla Fiat denaro per le infrastrutture sociali e servizi nei luoghi di insediamento; coordinare insieme alla Fiat una nuova organizzazione del lavoro in fabbrica. In cambio offre se stesso e la parte dell'apparato sindacale a sé legato per combattere le spinte salariali operaie, per concedere straordinari, nuovi turni e utilizzazioni degli impianti, per collaborare alle contromisure riguardo all'assenteismo. Due sono le considerazioni prioritarie, prima di parlare dei rapporti tra questo programma e i bisogni operai.

*La prima:* la formulazione di questo meccanismo di sviluppo è per lo meno ingenua, rispetto alla dimensione multinazionale della Fiat e ai suoi interessi di mercato. Lo è anche rispetto alla possibilità di sostituire nel Mezzogiorno una propria rete organizzativa (che non c'è) a quella clientelare e mafiosa della DC. Inoltre tutta l'esperienza accumulata finora in Italia — cose che il PC conosce bene — indica in maniera precisa le conseguenze sul piano dell'occupazione, della disgregazione del tessuto sociale, della crisi dell'agricoltura, dei fenomeni di rendita che si accompagnano ai poli di sviluppo industriali nelle aree cosiddette depresse. E indica anche le motivazioni che spingono il grande capitale a investire in queste aree: basso costo reale del lavoro, scar-



sa o nulla organizzazione sindacale, sussidi e prestiti statali oltre alla possibilità di andarsene quando il tutto non è più conveniente.

*La seconda:* Gianni e Umberto Agnelli in tutto questo compromesso non si compromettono per niente; si trovano piuttosto davanti ad un aiuto non sperato che accettano con cortesia, *un corpo di polizia volontario* da affiancare a quello stipendiato in fabbrica e nelle questure. Tutta una baracca comunque che Gianni e Umberto sono pronti a licenziare quando non si dimostrerà più in grado di fare bene il proprio mestiere: vale a dire quando la lotta autonoma non sarà più tenuta a freno.

### *Il nuovo modo di produrre*

Alla chiusura del contratto nazionale del 1973 la direzione Fiat lanciava una grande campagna propagandistica, incentrata su due temi principali: l'impegno dell'azienda ad investire nel Mezzogiorno, e l'impegno a "rivoluzionare" l'organizzazione del lavoro in fabbrica, al fine di ridurre la fatica degli operai e di superare le forme più appariscenti di parcellizzazione del lavoro. Nello spazio di quindici giorni tutti i mezzi di comunicazione trattarono l'argomento, con grandi attestazioni di stima alla famiglia Agnelli, una famiglia di capitalisti certo, ma con l'occhio attento al benessere fisico e psichico dei propri dipendenti.

Le innovazioni dell'organizzazione del lavoro riguardavano *l'introduzione di quattro catene di montaggio brevi invece di una lunga nello stabilimento di Cassino*, con conseguente aumento delle mansioni svolte da ciascun operaio ed allungamento delle cadenze; *la trasformazione di alcune lavorazioni meccaniche da "giostra" a "banchi fissi"*, *l'introduzione di nuovi sistemi di verniciatura al fine di abolire alcuni fattori nocivi*. Ma le iniziative che riscossero maggiore indice di gradimento furono senz'altro l'introduzione di "robots" nelle lavorazioni di lastroferratura dello scocca, e forse più ancora le "isole," che avrebbero rappresentato un tipo di lavorazione assolutamente nuovo, umano e qualificante. La televisione mandò in onda perlomeno tre servizi in cui le fabbriche così come sono venivano descritte come una bruttura che presto sarebbe cessata. I giornali indipendenti si lanciarono nelle congetture più



fantasiose ipotizzando fabbriche senza operai e solo con piú "robots"; persino i rotocalchi in genere meno sensibili a questi problemi, trovarono il modo di accoppiare l'Agnelli fascinoso con l'Agnelli progressista. Ma indubbiamente l'aiuto maggiore e piú qualificato venne dal movimento operaio ufficiale, dai sindacati e dal Partito comunista. Subito la Flm salutò le novità con soddisfazione, indicandole come l'ottenimento di una cosa che il sindacato aveva sempre chiesto. Il PCI invece si preoccupò fundamentalmente di svolgere il ruolo di ammantare di ideologia e terminologia marxista un progetto del capitale, con ancora maggiore impegno di quando rivestí delle stesse parole i propri progetti, della 3ª categoria super nel 1969, della rotazione nel 1970, dell'arricchimento delle mansioni e della professionalità nel 1971, e dell'inquadramento unico nel 1972. Al convegno dell'Istituto Gramsci che si tenne a Torino l'8, il 9, e il 10 giugno del 1973, su "Scienza ed organizzazione del lavoro," la relazione iniziale, di partito, tenuta da Giovanni Berlinguer ed Adalberto Minucci, espose con lucidità agghiacciante la posizione revisionista. Il succo era che l'industria dell'automobile, come simbolo di un vecchio meccanismo di sviluppo, era in crisi. Che il taylorismo, cioè l'organizzazione scientifica dello sfruttamento operaio, basato sulla separazione del lavoro manuale da quello intellettuale, e sulla parcellizzazione del primo, era in crisi. Che i settori piú dinamici dell'industria italiana, la Fiat, si rendevano conto di questa crisi. Che il compito del PCI era di fornire quel quadro di riferimento politico che i dirigenti cercavano, altrimenti essi avrebbero potuto essere preda di tentazioni reazionarie. A questo proposito, le innovazioni nell'organizzazione del lavoro e gli investimenti al Sud, andavano salutati con simpatia.

Ma lasciamo parlare Minucci e Berlinguer. A pagina 29 della relazione iniziale distribuita al convegno si legge:

... Il modello ford-tayloriano oggi in via di superamento, si è presentato nell'ultimo mezzo secolo come organicamente funzionale ad una struttura industriale che ha avuto come forze traenti determinati settori e scelte produttive: in particolare l'industria automobilistica e l'industria dei beni di consumo durevoli in genere. La sua crisi si presenta oggi strettamente connessa alla tendenza (già in atto nelle aree capitalistiche piú avanzate e in particolare negli Stati Uniti) che vede altri settori (elettronica, industria aereo-spaziale, ecc.) sostituirsi rapidamente a quelli tradizionali nel



ruolo traente dello sviluppo. Questi settori sono caratterizzati, come è noto, da un grado di composizione organica del capitale estremamente più elevato rispetto ai precedenti. [...] *Il rischio che si viene delineando per i paesi industriali di minore potenza è quello di caratterizzarsi sempre di più come sedi di uno sviluppo industriale ritardato, appena lambito dalla rivoluzione scientifica e tecnologica.* [...] Per un paese come l'Italia, le cui prospettive di sviluppo industriale continuano a fondarsi anche per il prossimo decennio sull'industria dei beni di consumo durevole (ed in particolare dell'auto) il pericolo di un distacco crescente dai paesi più avanzati, e di un gap tecnologico irrimediabile, si va facendo di giorno in giorno più drammatico. *La sola possibilità di non essere tagliati fuori dallo sviluppo di una "nuova generazione" dell'industria è quella offerta dal processo di integrazione dell'Europa occidentale e dal formarsi, in questo quadro, di nuovi soggetti economico-produttivi, capaci di realizzare investimenti ad un livello adeguato di composizione organica del capitale, e capaci di sollecitare, mediante nuovi rapporti con i paesi in via di sviluppo e con i paesi socialisti, un sistema di collaborazione economica che muti gradualmente l'attuale divisione internazionale del lavoro.*

Alcuni gruppi capitalistici più forti, e per esempio la Fiat, nel momento stesso in cui prospetta per il prossimo decennio una ulteriore accentuazione della specializzazione dell'industria italiana nel settore automobilistico, delinea future iniziative in altri settori (elettronica, industria "ecologica," ecc.) condizionandone le prospettive all'integrazione dell'Europa occidentale. Appare chiaro fin da ora il campo di scelte politiche che tutto ciò comporta: un'Europa occidentale che voglia infatti competere con le potenze maggiori, rifiutando il ruolo subalterno che le è stato finora assegnato dall'egemonia americana, *non potrà realizzarsi senza una profonda trasformazione dei rapporti di potere senza l'acquisizione di un livello di autonomia che potrà essere garantito solo da un peso crescente della classe operaia e delle masse popolari...*

Quello che Minucci e Berlinguer qui esprimono chiaramente è l'adesione alla politica neo-imperialista dei maggiori gruppi capitalistici europei, e la necessità da parte del movimento operaio ufficiale di subordinarsi ad essa, contro l'egemonia degli USA. Ciò che appare insopportabile è l'evidente malafede che consiste nel non vedere, cosa che è sotto gli occhi di tutti, quali siano per i grandi gruppi i "rapporti con i paesi in via di sviluppo," in quale senso agisca la politica neocoloniale delle multinazionali, e della Fiat in primo luogo, nei paesi dove essa è penetrata. Su quale tecnologia e su quale produzione le multinazionali possano esprimere il loro avanzamento tecnologico ed i rapporti con questi paesi. Una scelta revisionista dunque non dissimile da quella compiuta dal movimento sindacale americano



nel suo appoggio alla penetrazione militare degli USA, e, al di là delle facili enunciazioni, un'accettazione della divisione internazionale del lavoro i cui livelli di produttività siano garantiti dallo sfruttamento delle nuove colonie.

Gli obiettivi della Fiat non possono non essere presenti ai due relatori. Sia per quanto riguarda l'espansione dei mercati esteri e la produzione sempre più fuori d'Italia, sia per quanto riguarda, nel maggior peso assunto dai nuovi settori "ecologici," i rapporti con il potere politico italiano, così come si sono venuti a consolidare per esempio nella concessione dei progetti speciali. Obiettivo del movimento operaio, spiega Berlinguer, è esercitare in questo contesto la sua "attitudine di nuova classe dirigente," forzare verso gli obiettivi del neo-imperialismo europeo in maniera organica e non polverizzata. Parlando degli "orientamenti culturali e politici" i due relatori ricordano "quanto spreco vi sia nel lavoro parcellizzato e ripetitivo degli operai." Parlando della scienza vengono fatti pesanti commenti su quanti, "studenti neo-idealisti," pensano di rifiutare in nome di "una scienza di classe" gli insegnamenti e il patrimonio della scienza borghese.

Per esemplificare meglio, e in maniera più volgarizzata, il carattere subalterno che le proposte e le analisi revisioniste hanno rispetto alle proposte del capitale, Cervetti del Fiom di Milano dirà che "l'essenza delle riforme non sta nell'eliminazione del profitto ma in una sua utilizzazione ed in un suo orientamento diversi" e Di Giulio, del CC del partito: "Serve poco scandalizzarsi di fronte alla parola profitto [...] nessuno ha finora indicato modello che possa fare a meno dell'impresa, e nessuno ha indicato un tipo di impresa che possa vivere senza profitto."

Lo sforzo che il PC compie, e con lui buona parte del movimento sindacale, è quindi quello di dare dignità teorica alle proposte di Agnelli e soprattutto, questo è il dato politico più importante, di fare proprie le proposte della direzione Fiat ed inserirle come fondamentali nella piattaforma sindacale. Queste prese di posizione non si verificano infatti nel chiuso delle accademie dei convegni, ma hanno un preciso rapporto con lo scontro politico nelle strutture sindacali intermedie e di base. I quadri del PC e della Fiom faranno quadrato contro le richieste, unanimi, di una piattaforma azien-



dale basata principalmente sugli aumenti salariali e sugli automatismi dei passaggi di categoria, per riproporre con insistenza e pervicacia l'obiettivo delle trasformazioni dell'organizzazione del lavoro, non tanto facendo proposte autonome, ma ricalcando le proposte Fiat ed in pratica chiedendo "con forza" quello che la Fiat aveva stabilito. Quanto queste "modifiche" dell'organizzazione del lavoro siano estranee alla classe operaia lo dimostra l'assoluto disinteresse e la giusta diffidenza con la quale sono state accolte, allorché formulate, e soprattutto lo dimostrano le lotte e le resistenze operaie che si sono verificate allorché queste modifiche sono entrate in funzione. Il caso delle lotte alla Olivetti, dove era stato introdotto un sistema di isole tipo Fiat, lo dimostra. Indubbiamente per Agnelli le "isole" andavano usate più per la propaganda che per il resto. Ma in ogni caso entrare nel merito delle proposte di trasformazione tecnica del lavoro, e capire quanto di antioperaio i revisionisti hanno avallato e applaudito, è molto istruttivo. Il nuovo sistema dovrebbe servire alla Fiat per eliminare alcune delle forme di autonomia operaia che le portano maggior danno: in primo luogo la capacità di fermare le linee con pochi operai e di bloccare con effetto moltiplicato molte più lavorazioni, in secondo luogo la mancanza di incentivazione che fa sì che un elevato numero di assenti non incida sul salario o conduca a un aumento della fatica e quindi non porti ad atteggiamenti operai contrari all'assenteismo; in terzo luogo per la Fiat è necessario cercare sistemi di lavorazione che spezzino l'unità della squadra e rompano l'organizzazione operaia, introducendo elementi di divisione salariale e responsabilità.

All'inizio di dicembre pubblicavamo alcuni dati sulla realtà del nuovo esperimento di montaggio delle scocche con la lavorazione ad isole, a Rivalta, sul primo numero del "Bollettino." Li ripresentiamo ora.

*Dimensioni.* — Il ciclo completo del montaggio della "scocca 128" (che è quello che si sperimenta a Rivalta), dalla fine della verniciatura al collaudo finale, necessita di capannoni di grandissime dimensioni. La lunghezza deve essere di circa 1 km e la larghezza di almeno 200 m. Nessuno stabilimento Fiat in Italia ha queste caratteristiche, neppure i nuovi stabilimenti progettati per il Mezzogiorno. Non risulta quindi attuabile quello che



afferma il servizio informazioni Fiat, secondo il quale l'esperimento a Torino dovrebbe servire per valutare la possibilità di impostare la produzione automobilistica nel Mezzogiorno secondo nuovi sistemi. A Rivalta è stato possibile sperimentare solo una piccola parte del ciclo, ed anche questa con notevoli difficoltà. La Fiat ha sgomberato una serie di magazzini del reparto carrozzatura in attesa che il comune di Rivalta le conceda l'autorizzazione alla costruzione di un nuovo capannone di 8.000 mq. Così, mentre si sta trattando sul prezzo col "comune rosso," i magazzini sono stati spostati, parte in altri capannoni all'esterno del perimetro delle officine, parte all'aperto, per quanto riguarda pezzi non deperibili. Il primo risultato è che i magazzinieri e i carrellisti dovranno lavorare al freddo durante i mesi invernali, e che i carrellisti saranno costretti ad un lavoro più faticoso, ed anche loro al freddo. Alla prima giornata di pioggia i carrellisti sono già scesi in sciopero. L'esperimento di Rivalta interessa solamente le prime due isole del ciclo, che ne comprende 14, e precisamente: *isola n. 1* (12 + 12 posti di lavoro), per il montaggio di complessi cavi, cruscotto, posteriore, luci interne, isolamento padiglione; *isola n. 2* (12 + 12 posti di lavoro), per il montaggio dei complessivi tergicristalli, radiatore e rivestimenti imperiale. Le macchine saranno montate e smontate in continuazione, fino a che non si raggiunga la produzione di 250 vetture in 8 ore. Poi le prime due isole saranno smontate e sostituite da altre due e così via, fino ad avere la sperimentazione completa.

*Caratteristiche.* — Il ciclo comincia con un polmone, a terra su ruote, che riceve le scocche che hanno ultimato la verniciatura. La struttura del montaggio è la seguente: c'è un tronco primario dove scorre la scocca, a livello terra, inframmezzata da 14 isole di lavorazione, a pettine sui due lati del tronco, dove avvengono le lavorazioni, su scocca ferma. Ogni isola è composta da un certo numero di "stazioni di lavoro," dove avvengono le lavorazioni, da 2 a 14 per ogni isola, tutte uguali per ogni isola. Dopo ogni isola vi è un collaudo parziale, poi un polmone, sempre a terra, dell'autonomia di un'ora. Al termine il collaudo finale. All'inizio della lavorazione c'è poi un'altra novità: una linea di derivazione, per la lavorazione "sotto scocca," cioè quella serie di operazioni che si compiono sotto il fondo della vettura



e che ora vengono compiute a "braccia alzate," con la macchina in movimento su un convogliatore aereo. Il sistema di lavorazione sotto scocca con macchina a terra è già in uso negli stabilimenti della Volvo. Ad ogni stazione lavorano in coppia due operai, ma non tutte le stazioni sono occupate. Vediamo cosa succede in pratica: la scocca esce dal polmone e viene agganciata e trainata sulla linea primaria; con un meccanismo elettronico è dirottata su una stazione libera: i due operai compiono le operazioni stabilite, poi, azionando un pulsante, riconvogliano la scocca sulla linea principale. Durante il tempo che la scocca impiega a liberare la stazione, i due operai si spostano sulla stazione vicina dove è già pronta un'altra scocca da lavorare.

*Tempi di lavorazione.* — L'isola con il tempo di lavorazione minore è l'ultima, quella del "montaggio ruote," con due stazioni per parte e tempo complessivamente di tre minuti e mezzo. Ogni minuto e quarantacinque secondi circa esce una scocca finita, e i tempi di lavorazione delle altre isole, che arrivano fino a 22 minuti circa, sono multipli dell'operazione base del "montaggio ruote." In otto ore, quindi, calcolando per difetto e senza pause dovrebbero essere prodotte 240 vetture.

*Approvvigionamento della linea.* — Il sistema di approvvigionamento del materiale da montare è certamente l'innovazione tecnica più importante del nuovo sistema. Schematicamente è il seguente: parallele alla direzione della linea principale vi sono altre due linee, una per parte, che servono per il trasporto di materiale ingombrante (paraurti, sedili, cruscotto, tergicristalli ecc.), mentre la minuteria (bulloni, gommini ecc.) è posta in cassoni vicino alle stazioni di lavoro. Su queste linee parallele scorrono delle slitte, che portano dei "cabarets" sui quali è posto il pezzo richiesto: la slitta con il cabaret si aggancia elettronicamente alla vettura alla quale deve essere montato, in modo che alla stazione di lavoro, arrivano insieme la scocca e il pezzo da montare. In questo modo, e usando pezzi premontati (per esempio sedili già montati, e paraurti già muniti di viteria) è possibile semplificare al massimo le operazioni di montaggio vere e proprie. Ma nello stesso tempo significa che con tutta probabilità ci saranno altri operai addetti al premontaggio, e con sistemi tradizionali.



*Costo.* — Ogni isola costa dai due ai trecento milioni. Tutta la linea completa costa tre miliardi. Le prime due stazioni sono state costruite dalla Fredenhagen (tedesca) e dalla Pianelli-Traversa di Torino. Verso la metà di ottobre la Fiat ha deciso di interessare e coinvolgere i sindacati nell'esperimento di commissionare al professor Weiss, capo dei servizi sanitari di Rivalta, una relazione "scientifica" che dimostra la bontà dell'esperimento. In seguito l'ufficio personale e i sociologi offriranno nuovo materiale ed elaboreranno nuove teorie. Abbiamo esposto i dati a nostra conoscenza. Ci sono alcune prime considerazioni da fare: 1) il nuovo sistema porta ad una razionalizzazione del flusso notevole. Vengono eliminate le strozzature, gli "imbarcamenti" che si verificano oggi anche in caso di normalità. Viene fatto uso estesissimo dei polmoni, che aumentano la regolarità del flusso e ne diminuiscono la vulnerabilità; 2) c'è una diminuzione netta dei tempi morti. Ogni coppia di operai non deve aspettare l'arrivo della scocca, ma trova sempre qualcosa da lavorare. È possibile che si estenda il lavoro della coppia persino su tre stazioni, a seconda del tempo di trasporto della scocca dall'isola al tronco; 3) l'assenteismo e le fermate dovrebbero avere minori effetti sulla produzione, e rimanere confinate alla zona dove si verificano; 4) è prevedibile una diminuzione drastica del numero di magazzinieri e carrellisti, che si determinerà data la sistemazione più razionale dell'approvvigionamento; 5) aumenta in numero considerevole il rapporto tra operai in produzione e operai "indiretti" a favore di questi ultimi; 6) arricchimento delle mansioni; le variazioni nella forma del lavoro non sono indifferenti: si lavora da fermi, sull'obiettivo e non sulla cadenza, in coppia e non da soli, con un aumento del numero delle mansioni. Ci sembra però che non si possa parlare in alcun modo di "arricchimento" di queste mansioni, ma piuttosto di una somma di esse, e che agli operai delle "stazioni" non siano affidate mansioni di controllo e di verifica, che ne aumenterebbero la responsabilità. D'altra parte marciano verso la dequalificazione più totale tutti gli operai che stanno a lato delle linee, da quelli che saranno adibiti al trasporto del materiale, a quelli delle linee di premontaggio, e che aumentano in percentuale; 7) ambiente di lavoro: la Fiat sostiene che verrà migliorato l'ambiente con l'eliminazione dei convogliatori aerei, e quindi con più luce, e che ci saranno



molti vantaggi derivati dal fatto di non dovere lavorare in movimento. Se il primo punto è possibile ma parziale, il secondo è assolutamente insignificante se non negativo; 8) non è dato sapere ancora nulla sui meccanismi di accettazione delle categorie. Ad un primo esame sembra però che l'isola si presti a nuovi sistemi di incentivazione di gruppo; 9) un'ultima nota: le dimensioni dell'esperimento, la sua inapplicabilità nei fatti negli stabilimenti italiani, il basso numero di vetture che si dovrebbero produrre dimostrano che la Fiat non ha intenzione nel breve periodo di rendere operante il suo progetto. Piuttosto lo userà finché possibile a livello di parole, in modo che coinvolga il sindacato e sempre di più il PC a discutere e a ricamarci sopra, per poi, esaurito il suo scopo, vendere tutto, progetto, isole, e sociologi ad altri appassionati della materia, che abbondano in tutto l'Occidente.

Benché dagli accordi sindacali aziendali le isole di Rivalta avrebbero dovuto entrare in funzione a maggio, a metà di giugno '74, tutto è ancora sperimentale. Rimangono sempre e solo le due isole, mentre la direzione tecnica si accorge di notevoli squilibri (dispersioni di tempo tra una stazione e l'altra), e sfasature dovute ai diversi tempi di lavorazione a seconda dei modelli italiani od esteri, che prevedono numerosi particolari in più.

Ma l'aspetto più interessante dell'esperimento sta nei rapporti con il sindacato che la Fiat ha intrapreso. Dopo una lunga discussione in sede di trattativa del contratto aziendale, la Fiat aveva concesso il passaggio di categoria per quanti lavorano sulle isole, ma aveva ottenuto che a questi operai non venisse più concesso né il "disagio linea," cioè una quota non indifferente di salario che è corrisposta agli operai in catena né le "pause," un'altra delle conquiste di questi anni. Il ragionamento della Fiat era semplice: dato che sono isole e non più linee, il disagio linea non ha senso. L'esempio più grottesco di tutta questa vicenda è avvenuto a Mirafiori: *un reparto della selleria, grazie allo spostamento di macchinari, è divenuto "isola" da un giorno all'altro*, e gli operai che vi lavorano hanno visto la propria paga decurtata. A Termoli in compenso, dove esiste un altro esperimento di lavorazione ad isola per il montaggio motori, questo funziona in produzione, ma viene tenuto appositamente con la denominazione "sperimentale," perché



così si permette alla direzione di non fissare tempi di lavorazione e di spostare a proprio piacimento gli operai (in genere pochi giorni prima della data in cui dovrebbero passare di categoria). I sindacati a Rivalta avevano ottenuto di partecipare alla gestione dell'esperimento, ma ne sono stati di fatto estromessi. Alcuni delegati avevano chiesto di andare a lavorare sulle isole e sono stati rifiutati; la direzione ha preferito mandare capi, ruffiani o noti crumiri e su di loro incominciare a fissare i tempi di lavorazione. Intanto la gestione dell'esperimento sta provocando un disordine incredibile nelle officine di carrozzatura: lo spazio occupato è di grandi dimensioni, per cui molte lavorazioni sono state ammassate o spostate altrove con evidenti disagi per gli operai. Oltre a questo i delegati hanno notato l'aspetto politico più importante del nuovo esperimento: il lavoro di manovalanza utile al funzionamento di un'isola, ed esterno ad essa, occupa un numero di operai di gran lunga superiore di quello impiegato all'interno. Oltre agli operai addetti al rifornimento continuo dell'isola, ci sono gli operai addetti alla composizione dei pezzi usati nella lavorazione, anche questi ridotti a pura manovalanza.

Questa notazione riguardo alle "isole" di Rivalta ci porta direttamente ad un problema molto più importante quantitativamente, e che rappresenta l'aspetto più evidente della truffa del nuovo modo di fare l'automobile. Anche ammettendo che in questi esperimenti si tenda ad andare ad una ricomposizione delle mansioni, e anche volendo tralasciare tutto quanto di evidentemente antioperaio vi è, non è possibile compiere l'identificazione di questo esperimento con la "fine del taylorismo," come dice il PC, perché, mentre si avverano sulla carta questi fenomeni, d'altra parte, nei fatti, *in centinaia di situazioni la pratica della dequalificazione, della parcellizzazione, del taglio dei tempi, del decentramento al di fuori della fabbrica verso le piccolissime fabbriche ed anche il lavoro a domicilio, avviene a ritmo sostenuto. Le "isole" sono veramente isole al di fuori delle quali il mondo è completamente diverso.* Di questo aspetto certo i teorici dell'organizzazione del lavoro non si erano accorti, anche se molti di loro denunciavano, più per formalità che altro, l'inquietante fenomeno del "lavoro nero." Ma presto questi contenuti vengono portati avanti dalle strutture sindacali intermedie e so-



prattutto dai delegati. In un convegno sull'“organizzazione del lavoro” tenutosi a Torino il 18 e il 29 febbraio 1974, dopo essere stato più volte rimandato, e che avrebbe dovuto consacrare la linea sindacale sul “nuovo modo,” tutte le voci dei delegati intervenuti avevano un segno assolutamente opposto. Citiamo qui di seguito alcuni stralci di interventi di delegati di varie sezioni Fiat, che dimostrano le reazioni operaie.

*Fiat ausiliarie di Grugliasco.* — [...] La produzione di utensileria particolare e standardizzata è stata trasferita in fabbriche minori del ciclo Fiat insieme a 180 operai. [...] Nel vecchio tipo di produzione vi erano varie mansioni altamente qualificate, ora il lavoro è stato molto parcellizzato con lavorazioni lineari di fatto. Le lavorazioni più complesse vengono suddivise in molteplici lavorazioni semplicissime fatte su macchine a controllo numerico. Ciò comporta un abbassamento della categoria e sproporzionato alla alta professionalità operaia. Anche le lavorazioni degli elettricisti adibiti alle transfer vengono scomposte con un abbassamento di categoria, dal 5° al 3° livello. Prima vi erano pochi capi squadra con mansioni inutili data l'alta specializzazione, ora sono aumentati e adibiti a mansioni di carattere autoritario. [...] Si è venuto a creare un antagonismo tra giovani ed anziani, prima inesistente: la Fiat tende ad espellere gli anziani che male si adattano alle nuove lavorazioni, sostituendoli con forze giovani. Questa fabbrica deve entrare nel ciclo internazionale delle macchine utensili con la Polonia, l'URSS e la Francia (Unic di Trappes). Per essere competitiva sul piano internazionale la Fiat ha bisogno di superare certi macchinari e relativi operai addetti che vengono pensionati. Il 60% dei macchinari ora sono quasi fermi. Certi lavoratori specializzati (tornitori, ecc.) ora fanno gli sgrassatori, i rifinitori, ecc., con relativo abbassamento di categoria. C'è anche una relazione del settore impiegatizio e la pratica del lavoro a domicilio per i disegnatori, specie in periodo di sciopero.

*Fiat di Cassino.* — Con l'incremento delle assunzioni sono aumentati i tempi di produzione, cosa che ha provocato una forte reazione operaia. Gli operai volevano estendere la lotta ma sono stati bloccati dal sindacato che ha proposto una trattativa di vertice con l'azienda. [...] Vi è la tendenza ad una continua e progressiva parcellizzazione del lavoro con conseguente dequalificazione. La rotazione viene attuata senza che questa comporti un aumento della professionalità. Vi sono polmoni con un'autonomia di otto ore: nei reparti in cui non può esplicarsi la funzione antisciopero dei polmoni, la direzione minaccia la “mandata a casa” in caso di sciopero. Le categorie vengono assegnate in maniera discriminatoria...

*Fiat di Marina di Pisa.* — Aumenta la parcellizzazione. [...] Alle lavorazioni delle serrature e dei martinetti si raggiungono cadenze di 6 secondi: alle lavorazioni dei filtri, 12 secondi...



*Fiat di Termoli.* — Alle isole in funzione i tempi sono molto stretti e vi è di fatto una inesistenza della riqualificazione del lavoro...

*Fiat di Napoli.* — La produzione è stata completamente ristrutturata. Ora non si producono più veicoli industriali del modello 222, ma cerchioni di tutti i tipi. Ciò ha comportato una forte dequalificazione ed un netto taglio dei tempi...

*Fiat ausiliarie di Mirafiori.* — La Fiat tende a smantellare le officine con la produzione tecnologicamente più qualificata che viene trasferita alle fabbriche del gruppo Rossi. All'interno delle ausiliarie si viene a creare uno standard tecnologicamente basso, le mansioni vengono parcellizzate...

*Fiat di Modena.* — Il CDF si è impegnato ad agire in una ottica di aumento della professionalità sia sulle macchine singole che sulle linee; si propone la rotazione e la creazione di équipes o gruppi di montaggio che abbiano la stessa categoria: la Fiat accetterebbe questi gruppi ma con precise discriminazioni al loro interno. Il settore MST (300 operai e 100 impiegati) è stato ristrutturato con parcellizzazione di quelle che prima erano lavorazioni altamente qualificate; i cilindri devono essere fatti in 22 centesimi di secondo su macchine transfer molto rumorose...

*Fiat presse Mirafiori.* — Nella sezione c'è stata l'introduzione massiccia di transfer che fanno 8 o 9 particolari e macchine multiple che lavorano fino a 90 colpi al minuto. Questo ha comportato una diminuzione dell'organico di 90 operai per officina. L'operaio svolge solo mansioni di manovalanza, mentre peggiorano i ritmi, la nocività e il rumore. Per tutte le presse è prevista una diminuzione dell'organico di 200-300 persone ed un aumento della produzione...

*Fiat meccaniche Mirafiori.* — La Fiat sta trasferendo la "124" e la "132" al Sud, aumentando la produzione di macchine piccole sulle linee vacanti. [...] Taglio dei tempi con cadenze di 35 secondi al montaggio cambi e di 1 minuto al montaggio motori. [...] Non si parla di isole di montaggio...

*Fiat Spa Stura Sot ricambi.* — Alla Spa si lotta contro la ristrutturazione che provoca taglio dei tempi e saturazione dei tempi morti. [...] Alla linea montaggio motori, agli acciai vari e all'alluminio gli operai vengono fatti ruotare continuamente senza passare di categoria...

Alla Sot si sta ristrutturando la produzione che passerà da 330 telai a 450 telai al giorno, le linee vengono costruite a spezzoni per poter introdurre i polmoni. [...] Alle presse ci sono cadenze da 0,03 centesimi di secondo ad 1 minuto. Le ore in economia vanno dal 20 al 30%: in questo modo la Fiat fa pagare le sue disfunzioni tecniche agli operai.

Alla Spe (piccola sezione Fiat) che produce apparecchiature elettroniche, certi lavori sono scomparsi dalla fabbrica e dati in appalto a capi e dirigenti che li fanno eseguire a domicilio. Anche alla Fiat Ricambi i piccoli imballi vengono fatti a domicilio...

*Fiat Mirafiori carrozzeria.* — [...] All'officina 81, selleria, nel maggio del 1973 la direzione ha annunciato il passaggio



della linea da giostra a banchi fissi, togliendo il "disagio linea" e i 20 minuti di "pausa scorrimento"...

*Fiat Rivalta.* — È in progetto il trasferimento di 1700 operai verso il settore dei veicoli industriali e la costruzione di nuovi capannoni nella zona di Piossasco. [...] Alle presse si prevede una forte riduzione dell'organico. [...] In meccanica alcune linee sono state trasformate in bachetti individuali in cui ogni operaio deve svolgere la mansione in 19 minuti; alla richiesta di passare di categoria la Fiat ha risposto che "non è un lavoro qualificato, ma solo la somma di lavorazioni dequalificate." Intanto è saltato il "disagio linea." [...] Si nota la tendenza a scartare gli imballi dal processo produttivo. In alcune squadre sono state introdotte sedie anatomiche per fare lavorare gli invalidi...

*Fiat fonderie di Crescentino.* — Nonostante la Fiat dica che questi sono gli impianti più moderni d'Europa le condizioni operaie e la nocività sono pessime. Si producono 2100 staffe ogni otto ore. Le officine sono piene di fumo perché i moderni aspiratori tedeschi si sono intasati nel giro di 2 mesi e la Fiat non li ha sostituiti. Alle "anime" l'aspirazione non funziona del tutto. Alla finitura c'è un aumento dei ritmi. La maggior parte degli operai è composta da vecchi contadini (50-56 anni). Su 700 operai solo 6 sono iscritti al sindacato.

*Fiat OM di Brescia.* — La ristrutturazione viene pagata dagli operai in termini di straordinari, spostamenti, taglio dei tempi, saturazione. [...] Solo con la lotta si può cambiare l'organizzazione del lavoro.

*Fiat di Firenze.* — Il trinomio "come-cosa-dove produrre" è velleitario ed elaborato al vertice; bisogna portare avanti gli obiettivi reali degli operai che intaccano la condizione di lavoro e uniscono la lotta tra Nord e Sud. Bisogna rimuovere la caratteristica alienante del lavoro, di cui le isole di montaggio non sono che una minima e parziale soluzione...

*Fiat Mirafiori - Uffici impiegati.* — Dalla fine del '71 la Fiat cerca di corresponsabilizzare gli impiegati di 1<sup>a</sup> e 1<sup>a</sup> super, mentre emargina gli altri peggiorandone le condizioni di lavoro. È stato abolito l'orario flessibile con la scusa della crisi energetica. Si parla di introduzione di lavoro "part time" per le donne e gli studenti. In corso Marconi sono stati smantellati vari uffici senza sapere dove sono stati mandati gli impiegati. Aumenta la divisione del lavoro, aumenta il controllo dei capi che assegnano il lavoro migliore ai ruffiani...

*Fiat ricambi.* — Aumenta il lavoro a domicilio, dato alle aziende fornitrici Fiat e persino al Cottolengo. Le officine sono rese autonome da polmoni e magazzini. Nel nuovo stabilimento di Volvera hanno fatto giardini con un bel panorama, ogni squadra ha il suo ingresso indipendente.

L'azienda vuole interessare l'operaio per eliminare l'assenteismo. Ogni gruppo di operai si dovrà ripartire i tempi, le pause, la rotazione, la manutenzione stabilendo un limite inferiore di produzione. L'assenza del singolo operaio si ripercuote sul gruppo. Questo provoca: diminuzione dell'as-



senteismo e del turn over. [...] L'automazione della lavorazione comporta una diminuzione d'organico dell'80% circa...

Queste erano le osservazioni che delegati sindacali facevano nel febbraio 1974. Ora i sindacati sempre meno parlano di "nuovo modo" e si limitano ad accenni molto più vaghi. In alcune componenti della Flm si è anzi fatta strada la convinzione di essere stati abilmente presi in giro dalla Fiat. *Questo è dovuto soprattutto alla vastità e alla violenza dei processi di ristrutturazione in atto nella Fiat in tutta Italia e alla necessità di confrontarsi con i problemi reali che la Fiat impone: la piena utilizzazione degli impianti, l'esercizio della assoluta flessibilità della forza lavoro con i trasferimenti, gli spostamenti, il blocco delle assunzioni, gli straordinari, i nuovi turni. E poi ancora la necessità di dare una risposta alle lotte sull'inquadramento unico portato avanti, anche se per ora in modo frammentario e non organizzato, in tutte le sezioni Fiat: lotte che ovunque non portano il segno della professionalità, ma costituiscono un'eccezionale continuità dei concetti dell'egualitarismo così come si era espresso nel 1969, e propongono passaggi automatici di categoria. All'interno della ristrutturazione generale della Fiat questo obiettivo, che è indubbiamente il più sentito e quello su cui più facilmente si può esprimere la forza operaia, rappresenta il revisionismo, di nuovo come cinque anni fa, lo scoglio teorico contro il quale si infrangono tutte le enunciazioni sul nuovo modo di fare l'automobile.*

### *Gli investimenti nel Mezzogiorno*

Insieme all'impegno sul cambiamento della organizzazione del lavoro, subalterno alle proposte della Fiat e alle sue necessità, la Flm e le confederazioni impostarono la piattaforma aziendale Fiat su un altro punto qualificante, gli investimenti nel Mezzogiorno, indicando questo obiettivo come il primo passo verso quell'unificazione tra classe operaia del Nord e proletariato meridionale, che da una parte costituiva una spinta sentita dal movimento di classe in Italia, e d'altra parte era la garanzia prima, nella formazione di una classe operaia nel Mezzogiorno, del superamento dell'arretratezza e della polverizzazione sociale che rendeva possibile al



Sud l'allignare dal partito fascista e del clientelismo democristiano. I sindacati nel porre questo obiettivo lo propagandarono come obiettivo "ideale" della classe operaia del Nord, davanti al quale era necessario comprimere le richieste salariali, indicate come "corporative."

Come abbiamo già ricordato, questo obiettivo prende impulso dalla presentazione della Fiat del suo secondo piano di investimenti, del quale abbiamo già notato le cause e le ragioni. Sull'uso che il revisionismo ha fatto dell'industrializzazione del Mezzogiorno, sulle sue concezioni teoriche e sulle sue implicazioni politiche ed istituzionali riportiamo qui un contributo apparso sul secondo numero del "Bollettino," nel dicembre del '73.

Per trattare il problema del Mezzogiorno, è anzitutto necessario togliere dal problema dell'industrializzazione tutti i miti, le ideologie, la propaganda che da 20 anni lo circondano. In generale il problema del Mezzogiorno si è posto in maniera decisiva in momenti importanti dello sviluppo economico italiano e internazionale, sempre in relazione ad una fase della lotta di classe che imponeva un mutamento qualitativo della struttura di classe del proletariato. La prima di queste scadenze è stato il dopoguerra; allora il problema venne posto nei termini concreti e non ideali come negli anni 1919-1920, dall'esperienza travolgente della lotta di classe nelle campagne, prima negli anni '43-45 e poi soprattutto negli anni '47-49. I primi provvedimenti per il Mezzogiorno *nascono a seguito di questa ondata di lotte*, dalla consapevolezza dei democristiani, e di Fanfani soprattutto, che il movimento di classe dei contadini andava affrontato alle radici, con la modificazione della sua stessa composizione di classe, con la *creazione di uno strato medio contrapposto ad una massa di salariati e contadini poveri*. Non è un caso che il democristiano cileno — il golpista Frej — si sia ispirato, alla fine degli anni '60, alla riforma agraria italiana per affrontare la lotta di classe dei contadini in Cile.

*Nel 1950, il 10 agosto viene creata la cassa del Mezzogiorno*, con un fondo di 100 miliardi all'anno per 10 anni. Fino al 1957 ne investirà il 77% in agricoltura, l'11% in acquedotti, il 9% in strade, e il 3% in turismo. Significative furono le circostanze in cui fu varata la legge e l'uso che una nostra vecchia conoscenza, La Malfa, fece del problema dei disoccupati del Meridione contro la lotta operaia al Nord. L'istituzione della cassa del Mezzogiorno viene dopo un accordo denominato "tregua salariale" (27 ottobre 1946), il suo rinnovo nel 30 maggio 1947 a tempo indefinito ("per un periodo adeguato ad assicurare tranquillità sociale e feconda attività produttiva nell'interesse del Paese"), "il piano del lavoro" annunciato da Di Vittorio nel 1949 e la Riforma agraria.

Il tutto viene compiuto nel nome della ricostruzione nazionale, della funzione progressiva e nazionale della classe operaia che — si diceva — non persegue fini "egoistici" o di "angusto classismo" ma si fa carico "dei problemi meridionali della ricostruzione nazionale." E, dato che una prota-



gonista della ricostruzione doveva essere l'industria privata, questa non doveva essere disturbata dalla lotta operaia. Era cioè necessario un "compromesso" — come disse esplicitamente Togliatti — in cui i padroni dovevano rinunciare a un ritorno al passato e concedere invece le libertà sindacali e democratiche. I padroni dovranno rassegnarsi a perdere qualcosa per non perdere tutto; affermò Togliatti: "Solo così la *conservazione* si allea alla storia e può rientrare nello sviluppo della democrazia." Ecco a quale punto deve arrivare la classe operaia nei suoi compiti nazionali: a fare rientrare la conservazione nella storia!

La Cassa del Mezzogiorno altro non è che un grosso istituto finanziario con ampia autonomia (può per esempio contrarre debiti a lunga scadenza anche con banche estere, cosa che lo stato non può fare) e ha sempre usato del suo potere per modificare la struttura di classe nel Mezzogiorno, nelle campagne e nelle città. Nella *prima fase* di intervento *si rafforza lo strato medio nelle campagne e nelle città*, mentre vengono *espulsi dalla terra i contadini poveri e i braccianti*; *in seguito si attua il rafforzamento dell'area propriamente capitalistica delle campagne*.

Ma soprattutto, la Cassa serve a modificare il vecchio sistema politico del Mezzogiorno, dominato dal sistema clientelare tradizionale, di destra, che crea un ostacolo alla crescita di un moderno partito di massa come è invece la DC. I sociologi indicano questo processo come il *passaggio da una struttura politica e di potere basata sul "boss," ad una struttura che chiamano "macchina politica" o "macchina elettorale."* La Cassa del Mezzogiorno e gli uomini legati ad essa e alla DC non fanno altro che dispensare favori agli strati più svariati della borghesia; all'inizio con molta frammentarietà, con elargizioni di fondi ad opere pubbliche, spesso inutili o ad agrari o a parassiti urbani. In questo periodo la Cassa non opera trasformazioni del sistema politico attraverso un urto frontale, come avevano fatto i contadini e — in parte — i riformisti ma integrando i vecchi centri di potere in un apparato, in una *macchina che supera i confini comunali e provinciali e che diventa l'elemento portante della politica meridionale*. Basta vedere quali sono gli uomini politici meridionali che occupano i posti chiave dei governi, basta vedere quali sono le cosche mafiose su cui si appoggia il padrino della Cassa, Fanfani, a Palermo, a Napoli, a Caserta, a Messina. La politica della Cassa funziona in questa forma *esclusiva* almeno fino al '57, anno in cui viene introdotta una nuova legge che ne modifica i compiti, individuandoli principalmente nell'*incentivazione all'industria*. È un cambiamento imposto dalle nuove necessità del capitalismo nazionale, che ha completato la prima fase di ricostruzione e ora ha necessità di attingere alle riserve di manodopera del Mezzogiorno per il proprio ulteriore sviluppo. Lo strumento attraverso il quale questo processo prende corpo, è *quello della unificazione del mercato nazionale in senso geografico, giuridico e produttivo*. Processo che a partire dagli ultimi anni del decennio '50 entra in fase accelerata e si conclude con la lotta contro le zone salariali del 1968; assistiamo alla creazione delle grandi opere pubbliche (autostrada del sole 1956-1960), all'eliminazione delle norme fasciste sulla migrazione interna, ma soprattutto agli incentivi offerti alle industrie



nel Mezzogiorno, che provocano un'accelerazione dell'espulsione dalle campagne e dalle attività produttive minori che sono la principale fonte di lavoro. *Con la concentrazione degli investimenti nell'industria e nelle aree dei "Consorzi Industriali" si supera la dispersione* precedente dei sussidi e si rende perciò impossibile la sopravvivenza di attività marginali. D'altro canto, *l'arrivo del prodotto dal Nord*, la maggiore produttività industriale conseguente al più elevato capitale investito, creano le condizioni di concorrenza e di innalzamento del costo della vita che sono, congiuntamente, un altro elemento di disgregazione del tessuto economico locale, e quindi di un'altra spinta al flusso migratorio verso il Nord.

Ma neanche in questa forma la legge è pienamente funzionale al capitale, e lentamente, dal '57-'59 al '62-'65 essa viene modificata per essere più funzionale alla politica dei grandi monopoli, primi fra tutti quelli dello Stato. Il primo a beneficiarne è l'Eni, che nel Mezzogiorno riesce a localizzare giacimenti di petrolio e di gas, ma soprattutto vede il Mezzogiorno e la Sicilia come un ponte verso il petrolio e il gas arabo. Il Sud si comincia a riempire di raffinerie e impianti petrolchimici dell'Eni e delle multinazionali. Anche politicamente il Sud è un terreno di intervento privilegiato per un'industria come l'Eni che non sempre, al Nord ha trovato comprensione ed appoggi presso i politici che esprimono gli interessi dei padroni del Nord. Tipico in proposito era l'atteggiamento di un giornale come il "Corriere della Sera." Nel Mezzogiorno invece l'Eni può comprare tutto: terreni, infrastrutture, manodopera, giornali, parlamentari ecc. E poi un'industria come l'Eni è enormemente avvantaggiata dal punto di vista finanziario e dalla manodopera per il fatto che i sussidi sono concessi *in base al capitale investito* (che è altissimo) *e non al numero dei posti di lavoro*. L'industria di stato tenderà a concentrare al Sud tutti gli investimenti ad alta intensità di capitale. Per la manodopera, è vero che il ciclo dell'acciaio e il ciclo petrolchimico sono diversi da quello delle grandi industrie manifatturiere e non si baserebbero su basso costo della manodopera e sul suo avvicendamento veloce, ma è vero solo se si parla dell'*esercizio degli impianti*. Il capitale non è altro che il lavoro operaio accumulato nelle macchine e negli impianti. Alta densità di capitale significa grande quantità di "lavoro morto" accumulato. Ognuno di questi impianti necessita di anni di lavoro di un numero da due a dieci volte superiore al numero di quelli che saranno occupati. Non solo; un impianto invecchia in 5 anni. In pratica il lavoro di costruzione dell'impianto non termina mai. Gli operai che compiono questo lavoro *sono gli operai degli appalti*, non solo quelli della manutenzione — ormai più o meno stabili — *ma quelli della costruzione*, operai che vengono spremuti e buttati via in pochi mesi, operai che devono sopravvivere facendo cento mestieri in attesa di una nuova riparazione, o di un nuovo impianto. *Nel Nord* dove il mercato del lavoro è saturo, dove la diversificazione dell'apparato produttivo crea un minimo di possibilità di trovare un altro lavoro stabile, *questo creerebbe delle difficoltà*. Nel Sud ci sono ditte che dopo anni ritornano nello stesso paese, sulla stessa piazza a reclutare un operaio che aveva già lavorato per loro, sicuri di trovarlo sempre in attesa di lavoro.



*Questa politica ha devastato il Mezzogiorno, ha rotto i suoi sistemi di vita, di aiuto reciproco, che rendevano possibile la sopravvivenza anche in situazione di precarietà enorme. Ha prodotto la "congestione" urbana di miseria e di sottoccupazione che prima non esisteva, ha creato le condizioni perché, separati dalla terra, dai paesi di origine, nuove ondate di proletari prendessero la via dell'emigrazione: senza la politica di "industrializzazione," il proletariato meridionale o sarebbe morto sulla sua terra, o avrebbe dato vita ad una nuova ondata di lotte nelle campagne, ma mai avrebbe perso la via dell'emigrazione. Ecco perché si dice che è stata l'industrializzazione a provocare l'emigrazione, a tagliare i legami con la terra; ecco che cosa significa che nel Mezzogiorno ogni 16 milioni investiti hanno significato la perdita di un posto di lavoro. Si è stabilito un ciclo in cui le industrie che nascevano al Sud, i grandi lavori pubblici che qui si facevano (la Calabria, che ha la maggior quantità di lavori pubblici, è anche l'unica regione meridionale che è stata talmente salassata dall'emigrazione che la sua popolazione è diminuita in assoluto), alimentavano il flusso migratorio verso le grandi città del Mezzogiorno, verso l'edilizia a Roma, o verso la Fiat, la Pirelli, l'Alfa, l'Olivetti a Torino e a Milano dove serviva per il ricambio della manodopera (turn-over) e per raggiungere elevatissimi livelli di produttività con impianti vecchi e bassi salari. Visti i buoni risultati di questa politica essa viene sancita nel 1965 con una nuova legge, la 717 che introduce esplicitamente il concetto dei poli industriali, cioè afferma a chiare note che i finanziamenti agevolati vanno soprattutto alle grandi industrie di base capaci secondo questa teoria di produrre "effetti indotti" cioè la nascita di una serie di industrie di trasformazione collegate all'industria madre, mentre negli stessi anni comincia a svilupparsi il dibattito sul problema della "intensità di capitale" e sulla questione della localizzazione delle strutture dirigenti di queste industrie. C'è un'analisi del Mezzogiorno, condivisa largamente da molti settori riformisti, secondo cui il sottosviluppo è solo un ritardo: basterebbe quindi solamente accelerare i tempi del Mezzogiorno perché questo raggiunga il Nord. La politica dei poli di sviluppo si propone quindi di dare una spinta iniziale, ricalcando in qualche maniera la politica della formazione dell'industria pesante sperimentata in URSS e nei paesi dell'Est europeo. Nella ipotesi dei riformisti, questo significherebbe la creazione di un "ceto medio produttivo" che dovrebbe, in quanto legato ad interessi non parassitari, contribuire a cambiare l'assetto politico meridionale.*

Senonché questa è un'utopia perché i grandi monopoli che vanno al Mezzogiorno sono inseriti in un mercato mondiale e scelgono la propria produzione in base ad una logica che salta a piè pari i problemi del Mezzogiorno (il caso Fiat è evidente). A Taranto si producono tubi per oleodotti sparsi ai quattro lati del mondo; nelle raffinerie si produce benzina che viene esportata; nelle fabbriche petrolchimiche materie prime che servono al ciclo internazionale della chimica. *Per l'imprenditore locale non c'è spazio, se non quello dei lavori in appalto e la speculazione edilizia e finanziaria resa possibile dalla espansione delle città, dei servizi pubblici, degli uffici statali. I "poli di sviluppo" invece di produrre*



"ceti medi produttivi" e quindi "progressisti" ingrassano i ceti parassitari. In una strategia che mette in primo piano la politica delle alleanze con i ceti medi questo è un duro colpo, né d'altra parte la nascita di una classe operaia locale ha, per i riformisti, un'importanza decisiva, in quanto manca l'interlocutore con cui allearsi. Questa contraddizione verrà superata, come vedremo, quando l'alleato diventa il grande capitale progressista. Il risultato di questa politica è che nel Mezzogiorno si concentrano le industrie a più alta intensità di capitale, che sono anche quelle più inquinanti, quelle che si lasciano dietro un deserto umano. Le partecipazioni statali sono in prima linea, e usano gli incentivi come fonte di autofinanziamento per giungere ad una grossa forza finanziaria che meglio gli permetta di muoversi sui mercati internazionali. Raffinerie, centrali termoelettriche, cementifici, siderurgia: il Mezzogiorno diventa la pattumiera d'Europa. Dopo aver creato il deserto, spopolando intere zone, arrivano a piantare le loro puzzolenti ciminiere, sicuri di non trovare opposizione.

Si arriva così agli anni '68-69, all'inizio della lotta autonoma nelle fabbriche del Nord. Se fino a questo momento i padroni avevano guardato al Sud come ad un Far West italiano da saccheggiare nelle sue risorse umane e territoriali, ora questo processo gli si rivolta contro. Sono proprio gli immigrati accalcati nelle grandi metropoli, i "congestionati" a scatenare la lotta e a mettere in discussione il modo stesso di produzione capitalistico. Il capitale non riesce ad usare questo antagonismo per riorganizzare lo sviluppo produttivo a livello più alto, come non riesce ad usare il riformismo per riportare l'ordine nella produzione. Il nuovo discorso politico sul Mezzogiorno ora, quindi, non è che un espediente per la continuazione dei vecchi sistemi che richiedono basso costo di lavoro, sfruttamento elevato e possibilità di un ricambio (turn-over) continuo.

L'Alfa Romeo, che è stata la prima impresa a prendere la strada del Sud, fin dal '67, all'Alfa Sud non introduce nessuna modifica del ciclo produttivo (anzi, l'Alfa di Arese ha un fatturato per addetto di 12 milioni e quella di Pomigliano di 17), e d'altra parte colloca lo stabilimento a ridosso della città di Napoli, inesauribile serbatoio di braccia. Lo stesso vale per la Fiat di Termini Imerese, per altri stabilimenti dell'industria elettronica (Siemens-Sip) e manifatturieri in genere. Di nuovo questa esigenza del capitale trova una nuova ideologia economica, sempre di fonte riformista, che le fornisce la copertura; il mezzo espediente è "*la densità di manodopera*." Visto che le industrie di base non producono gli effetti indotti, sono necessarie quelle industrie manifatturiere d'"alto valore aggiunto" cioè con molta manodopera, che sono in grado di distribuire commesse a industrie minori, di attirare nuovi investimenti complementari. Si tratta, dicono i revisionisti di creare *un nuovo meccanismo di sviluppo* che superi le tradizionali debolezze della struttura industriale italiana, la ristrettezza della sua base, e lo scarso progresso tecnologico causato da un capitale che potendo utilizzare manodopera a basso costo e un grosso esercito di riserva, non è stato spinto a rinnovarsi. Ecco dunque di nuovo la funzione "nazionale" della classe operaia. Un nuovo meccanismo di sviluppo, serve da un lato a



ridurre la disoccupazione — *eliminare l'esercito industriale di riserva* c'è scritto nelle dispense della scuola quadri Flm — dall'altro aiuta il capitale che si è adagiato in una troppo comoda posizione, a svilupparsi. *Anche l'operaio delle catene, il selvaggio, il sottoproletario, finora descritto come nemico del progresso riceve una sua dignità, una sua funzione storica progressiva: rinnovare il modo di produzione, rinnovare "il meccanismo di sviluppo."* Senonché di nuovo siamo nella pura utopia. Quali sono le produzioni ad alta intensità di manodopera? La meccanica e in particolare i mezzi di trasporto pubblici, l'aeronautica, l'elettronica, l'industria di trasformazione (che aiuta anche lo sviluppo dell'agricoltura). E sono queste produzioni che hanno raggiunto un alto grado di internazionalizzazione proprio in quanto vanno alla ricerca di nuovi serbatoi di manodopera da sfruttare. *Il problema, al limite, sarebbe quello di dirottare gli investimenti che queste fanno all'estero in paesi fascisti, in paesi dominati da dittature militari, nel Mezzogiorno.* Quanto hanno investito Fiat, Pirelli, Olivetti, Alfa, Finsider, Eni, all'estero e quanto in Italia? E quanto nel Mezzogiorno? Nel momento in cui esse decidono di investire nel Mezzogiorno lo fanno per quattro motivi: 1) *l'entità dei contributi e delle agevolazioni finanziarie;* 2) *la funzionalità al loro ciclo di produzione internazionale;* 3) *la possibilità di utilizzare un vasto bacino di manodopera da bruciare continuamente in produzioni che sono comunque basate su un elevato ricambio della forza lavoro;* 4) *le contropartite politiche che riescono ad ottenere in termini di controllo sulla forza lavoro complessiva.*

È necessario che questo sia molto chiaro: l'industrializzazione del Mezzogiorno così come viene portata avanti non c'entra in niente col nuovo modello di sviluppo, è il vecchio modello. Esiste una alternativa tra industria "capital-intensive" e "labour-intensive" come esiste l'alternativa tra essere menati con un bastone di quercia o uno di rovere. Entrambi i tipi di industria sono basati su un uso intensivo della forza-lavoro, sulla sua rapida e brutale usura. Ma nonostante queste attrattive è solo dopo le lotte del '72, dopo che fallisce un attacco frontale alla classe operaia guidata dal grande capitale, solo dopo che la lotta di fabbrica rende impossibile ogni ristrutturazione e ricostituzione del controllo padronale, che viene rilanciata l'industrializzazione del Mezzogiorno. *È importante comprendere che tutto ciò che la classe operaia autonoma può fare per costringere i padroni ad investire nel Mezzogiorno (ma molto di più nei paesi del terzo mondo!), lo ha già fatto e che l'unica maniera di imporre questa decisione è quella di chiudere al padrone tutte le strade, prima fra tutte quella della restaurazione della disciplina in fabbrica basata sull'attacco salariale alla classe operaia.* Gli avvenimenti da questo momento in poi appartengono al campo delle manovre politiche del padrone per procurarsi gli alleati necessari ad imporre alla classe operaia quello che non è riuscito ad imporre con l'attacco diretto. Occorre perciò distinguere tra il fumo negli occhi e ciò che rappresenta un terreno reale di scontro, tra ciò che è già determinato e ciò che non lo è.

In primo luogo: *la maggior parte degli investimenti di cui oggi si discute sono decisi da un pezzo e lo sono in base alla vecchia logica del padrone: intensificare lo sfrutta-*



mento, dare fondo a tutte le riserve di manodopera giovane e fresca. Agnelli gioca agli investimenti come con i bussolotti: a Torino investe molto più che nel Sud, nel Sud fa ben poco per modificare il modo di produrre, ma vi diffonde quelle produzioni in cui più forte ha sentito la ribellione operaia. Così un investimento di non secondaria importanza come quello di Eboli, in una dichiarazione è presente, nella successiva manca; un magazzino diventa uno stabilimento di produzione, seconda dell'andamento delle "pubbliche relazioni" con il revisionismo. Se ci atteniamo ad un punto di vista di classe, vediamo bene che la trattativa sugli investimenti al Sud non può in alcun caso essere diversa, pena il risultato di un rilancio senza precedenti della produttività operaia con la tappa obbligata della compressione salariale. *Nei termini in cui si svolge attualmente questa trattativa, essa non può che significare la svendita della lotta operaia, anche se ammantata dell'inserimento revisionista nell'area del potere governativo. Il  $6 \times 6$  è il nodo in cui questo disegno raggiunge la massima trasparenza.* Mentre si fa un gran parlare di investimenti, l'unico fatto concreto, l'unico strumento per "aumentare l'occupazione," è il  $6 \times 6$ , finanziato in prima persona dalla classe operaia. Con il  $6 \times 6$  la classe operaia del Mezzogiorno si dovrebbe fare carico del problema dei disoccupati. In realtà assumerebbe solamente la terribile responsabilità di aumentare il saggio medio di sfruttamento degli impianti e di aprire la strada ad un allargamento del controllo sulla classe operaia.

Quando si parla di piena utilizzazione degli impianti, ormai si fa intendere chiaramente che un impianto è pienamente utilizzato quando lavora 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno. La verità è che l'utilizzazione degli impianti si può misurare solo in rapporto al tipo di impianto e alla sua utilizzazione media nel mercato nazionale e mondiale. Un impianto di pelatura automatica del pomodoro lavora 45 giorni all'anno, eppure nessuno si pone il problema della sua piena utilizzazione, perché in tutto il mondo viene utilizzato 45 giorni, e soprattutto perché essendo il pomodoro più ingovernabile della classe operaia, si rifiuta di fiorire a gennaio e a marzo. È significativo ciò che si è verificato in una vertenza minore, quella della MCM (Manifatture Cotoniere Meridionali) del gruppo IRI. I sindacati si sono presentati con una richiesta di 300 posti di lavoro offrendo il  $6 \times 6$ . Gli operai già lavorano su tre turni e sono stati sottoposti, negli ultimi tempi, a una pesante intensificazione dei ritmi. Rifiutano nettamente questa ipotesi che significa perdita del sabato libero, ma soprattutto che prevede una ulteriore intensificazione dei ritmi. Di fronte alla decisiissima reazione degli operai, il sindacato è costretto a rinunciare alla proposta. A questo punto il padrone, che finora aveva saggiamente taciuto, dice che se non ha il sabato, ridurrà l'organico da 2.000 a 1.600. Neanche così gli operai cedono. Allora viene fuori che comunque vadano le cose — cioè anche se gli operai accettano il  $6 \times 6$  — il padrone licenzierà tutte le donne perché queste sono un ostacolo alla rotazione dei turni notturni e quindi all'incremento di produttività. *Risulta allora in maniera chiara come il  $6 \times 6$  sia solo uno strumento per avere un controllo superiore sulla forza-lavoro, ben più importante di 24 ore alla settimana di mag-*



*giore utilizzazione degli impianti.* Da notare che all'MCM il guadagno è di 24 ore sulle 120 attuali, all'Alfa sarebbe di 28 su 80 ore, si raggiungerebbero così 108 ore contro le 144 dell'MCM. *Adottare il 6 x 6 significa quindi solo rilanciare la produttività nazionale attraverso il vecchissimo sistema della saturazione dei tempi, del basso costo della manodopera, del turn-over.* Significa costituire nel Mezzogiorno una testa di ponte per l'allargamento a macchia d'olio della condizione privilegiata del capitale italiano basata sull'abbondanza della forza-lavoro, con la prospettiva di ripiombare nel breve periodo in una crisi più grave di quella attuale, generata dalle stesse cause aggravate e approfondite.

Altro che nuovo meccanismo di sviluppo! Altro che ampliamento della base industriale del paese! Questo è il vecchio meccanismo e l'ulteriore riduzione della base industriale! La proposta del 6 x 6 si scontra con tutte le precedenti enunciazioni revisioniste, con la stessa vocazione nazionale e europeistica dei revisionisti, *costituisce un'ulteriore spinta all'uscita dell'Italia dal numero delle nazioni avanzate europee-occidentali e la sua qualificazione come "paese del terzo mondo,"* buono per gli stabilimenti di montaggio, per le manovre finanziarie delle sette sorelle e delle multinazionali. Ma è innegabile che questa trattativa revisionista non riguarda solo il fumo; c'è anche una sostanza alla quale i revisionisti non possono rinunciare. A parte l'ideologia del nuovo meccanismo di sviluppo, cosa si aspettano concretamente i revisionisti dagli investimenti nel Mezzogiorno? Ogni fabbrica porta con sé inevitabilmente la classe operaia, e altrettanto inevitabilmente il sindacato. Come dicono i sociologi nasce un "agente politico," un elemento di rottura rispetto agli equilibri esistenti nel Mezzogiorno. Questo è un dato che è sempre necessario avere: la fabbrica, per la natura stessa della realtà sociale nel Mezzogiorno, produce una cementazione proletaria la cui forza oltrepassa di molto le sue mura di cinta e si tira dietro tutti gli strati proletari. Questo è un dato ormai acquisito, in quasi tutte le zone in cui si è creata una fabbrica di dimensioni consistenti, solida, non esposta ai continui ricatti delle piccole fabbriche. Il progetto revisionista è quello di utilizzare il pungolo della lotta operaia per costringere la Democrazia cristiana a trasformarsi, a diventare partito funzionale al grande capitale, abbandonando quei ceti parassitari che costituiscono la base della sua struttura, ma sono anche il freno più vistoso. Se si riesce a compiere questa operazione, allora sarà possibile che la DC, senza spaccature, si apra alle istanze riformiste. Questo nel Mezzogiorno vuol dire fabbriche, in generale vuole significare l'avvio di quelle "riforme" che permettono un "diverso sviluppo produttivo," una alleanza con il grande capitale che vede questi settori come un campo in cui estendere i propri interventi e il "popolo" che vede in ciò uno strumento del miglioramento delle proprie condizioni sociali. Sul piano politico i risvolti più importanti di questa strategia sono le alleanze che si stabiliscono con i "rappresentanti più democratici" delle correnti della DC rispetto alla Cassa del Mezzogiorno e al Ministero delle Partecipazioni statali.

Il primo fatto nuovo è un *ulteriore aggiornamento della legge per il Mezzogiorno*: la legge 853 del 1971. Il suo aspetto



più appariscente sono i cosiddetti "*progetti speciali*" cioè un insieme organico di opere pubbliche e investimenti adatti a trasformare in maniera programmata intere zone del Mezzogiorno. Poi c'è *l'abolizione del comitato dei ministri per il Mezzogiorno e il passaggio delle sue competenze, ampliate, al Cipe*. In pratica questo significa che ogni nuovo investimento superiore ai 5 miliardi — al Nord come al Sud — deve avere "*parere di conformità*" del Cipe, il quale deve pronunciarsi sulle linee di sviluppo nazionale e meridionale. In caso che l'opera sia eseguita contro il parere del Cipe, deve essere versata all'erario una somma pari a 1/5 dell'investimento; nel caso questo sia localizzato nel Mezzogiorno non avrà accesso agli incentivi previsti. Tutto ciò in teoria conferisce allo stato grosse possibilità di controllo sullo sviluppo economico, in particolare la possibilità di impedire un ulteriore congestionamento delle aree metropolitane. In secondo luogo questa legge passa alle regioni una serie di competenze specifiche riguardo le opere pubbliche: soprattutto prevede una che per queste la progettazione e l'esecuzione siano affidate a società a prevalente capitale pubblico costituite tra industrie a partecipazione statale ed enti locali. Questo per rispondere soprattutto alle esigenze del grande capitale di stato che dopo i grandi investimenti (IV centro siderurgico, impianti petrolchimici, piani autostradali nazionali) vede nelle opere pubbliche un nuovo campo di intervento da utilizzare in Italia, mentre negli altri campi, sulle orme delle grandi multinazionali, si espande all'estero (Eni: ricerche petrolifere, oleodotti, vendita di impianti all'estero; Iri: investimenti siderurgici in Congo e in Brasile, automobilistici in Brasile). Politicamente questo significa la possibilità di scavalcare la burocrazia della Cassa, legarsi a vecchi e nuovi notabili democristiani che, esaurite le possibilità del vecchio modo di speculare, hanno bisogno di nuovi strumenti di potere. Si tratta in sostanza della possibilità offerta ai democristiani di un riformismo tecnocratico senza scosse, da non rimettere in discussione i rapporti politici con le "forme democratiche." In questi anni sono così fioriti gli accordi Regione siciliana-Eni; Regione Campania-Iri; progetti turistici, piani di disinquinamento, nuove autostrade, tangenziali, Università; addirittura ci si prepara a costruire con questo sistema anche gli ospedali e le scuole elementari. (Per esempio, con questo sistema, un ospedale che ha bisogno di 10 anni per essere ultimato causa tutte le procedure burocratiche e per la lentezza dei finanziamenti, dei progetti ecc. può essere pronto in tre anni.) Paradossalmente quindi l'industria di Stato, sempre presentata come progressista in quanto legata intimamente alla DC, alle grandi speculazioni finanziarie, agli incentivi per il Mezzogiorno, si trova sul piano politico sulla sponda opposta: non a caso questa operazione ha il suo punto di forza sotto il governo Andreotti.

A proposito del *V centro siderurgico di Gioia Tauro*, la Finsider scrive ricattatoriamente nel bilancio preventivo '73 (noto a fine '72) che non darà il via all'investimento se prima non si costruiscono le infrastrutture, e se non si daranno nuovi incentivi per i più elevati costi di fondazione. Succede così che la Cassa del Mezzogiorno, che ottiene un finanziamento netto 10 volte superiore a quello ottenuto nel 1950 ha già impegnato tutti i suoi soldi tra il completamento di



vecchi impegni, i progetti speciali e i fondi necessari per agevolare numerose industrie che hanno ottenuto il parere di conformità senza che si sia verificata la loro effettiva disponibilità a investire: tipico il caso del V centro siderurgico.

È qui che si inserisce la nota polemica di Donat-Cattin: egli si trova, al momento del suo insediamento, tra l'apparato burocratico della Cassa che ha già impegnato miliardi "nel proseguimento delle vecchie operazioni clientelari" e d'altra parte le partecipazioni statali che sfuggono a ogni controllo, "saccheggiano" i fondi a disposizione con un disinvoltato accordo con i vecchi notabili, ora improvvisamente diventati progressisti e aperti alle esigenze sociali. Donat-Cattin non solo denuncia lo scandalo del caso del V centro siderurgico e nel rigonfiamento degli incentivi, ma dimostra anche, dati alla mano, come si siano sprecati miliardi in regali a diversi padroni senza alcun risultato. *Il suo proposito è quello di sottrarre la Cassa a una gestione di vecchio tipo e aprirla a esigenze complessive.*

La media industria italiana non investe nel Mezzogiorno perché trova nella Cassa non un aiuto ma un potente ostacolo burocratico e di potere: alla Cassa accedono o i mafiosi locali o il grande capitale di stato. Quando Donat-Cattin dice che con la stessa spesa si possono creare più posti di lavoro, chiama le industrie "progressiste" italiane a farsi avanti, dice loro che c'è posto anche per loro; quando dichiara di voler riesaminare i pareri di conformità dati quasi sempre ai grossi colossi, di nuovo li invita a farsi avanti.

*Per questi motivi la posizione del PCI sul V centro siderurgico è molto ambigua: da un lato dice che la Calabria non può rinunciare ai posti di lavoro, dall'altra dice che se ci fosse alternativa a "bassa intensità di capitale" sarebbe disposto ad accettarla. Si tratta in sostanza di una posizione di attesa, di "corteggiamenti" ai gruppi capitalistici perché si facciano avanti a fare la loro offerta, perché troveranno la massima disponibilità del Ministro e del PCI. È essenzialmente per questi motivi che a noi è parso giusto appoggiare la lotta dei proletari calabresi per il V centro: perché se PCI e Donat-Cattin possono aspettare che qualcuno si faccia avanti per offrirgli da un lato lauti finanziamenti, dall'altro la pace sociale nelle grandi fabbriche, i proletari non sono disposti ad aspettare, gli operai non svendono la loro lotta per un falso regalo. Soprattutto questa "attesa" significa solo dare maggiore forza al ricatto dell'Iri, che per altro per legge deve investire l'80% nel Mezzogiorno, e nel frattempo sguazza in miliardi investendo in autostrade, fogne, depuratori, telefoni, centri direzionali, esauendo l'obbligo di investire l'80% nel Mezzogiorno.*

Anche qui è forse più significativo l'esempio di una industria minore come la Star. La Star attualmente è controllata dalla Sme che è una finanziaria dell'Iri, ha stabilimenti in tutta Italia e anche in alcuni paesi africani, ma soprattutto ha la struttura di un monopolio multinazionale con base principale in Italia. A Sarno, nel cuore della zona produttiva del pomodoro, ha uno stabilimento che è tra i più moderni d'Europa che produce [...] tonno in scatola. La sua presenza a Sarno è giustificata non dal fatto che ci sono passaggi di tonno (Sarno è a 30 km dal mare) e neanche



perché produce pomodori, ma perché fa incetta di pelati inscatolati da fabbrichette familiari: quest'anno mentre essa ha prodotto solo 600.000 casse, ha acquistato presso le fabbrichette 1 milione di casse. Il pomodoro che acquista nella zona lo spedisce a [...] Agroto Brianza per trasformarlo in Sugoro e in genere nei precotti.

Ora è successo che la Star ha in programma l'ampliamento dello stabilimento di Agroto e la costruzione di un nuovo stabilimento sempre in Brianza. Il consiglio di fabbrica di Agroto si è mobilitato per chiedere che l'investimento fosse fatto a Sarno, e ha segnalato la cosa al consiglio di Sarno. Qui il consiglio si è immediatamente messo in agitazione e chiede l'investimento a Sarno per dare occupazione stabile a 400 stagionali che sono stati usati quest'anno. Quando la cosa è giunta all'orecchio della CGIL, senza neanche rendersi conto che non è possibile, questa ha cominciato a parlare di  $6 \times 6$ , incontrando l'immediata ostilità degli operai e del consiglio. Attraverso questo esempio si capisce come sia anche possibile fare una battaglia effettiva sugli investimenti, senza cedimenti, anche in una singola azienda; questo però dipende molto dalla struttura dell'azienda e dalla possibilità effettiva di controllo che gli operai hanno su queste cose. Il caso della Star può anche risolversi positivamente proprio in quanto si tratta in conclusione di una questione di poca entità. Quello che a noi interessa è però che questa battaglia può essere un momento di unità effettiva tra operai del Nord e del Sud, tra occupati e sottoccupati, tra fabbrica e paese. Tutte le volte che si presentano queste occasioni, noi pensiamo che i rivoluzionari devono essere in prima linea a combattere queste battaglie. Giunti a questo punto c'è da chiedersi *quale può essere la parte dei proletari meridionali*, di quelli che in fabbrica non ci sono ancora ma che hanno forza e volontà di lotta per chiedere soddisfazione dei propri bisogni prima delle esigenze di sviluppo e di produttività dei padroni.

Abbiamo visto che la Cassa del Mezzogiorno, che pure in parte ha permesso un precario equilibrio a quei proletari che non sono emigrati, non è nata certo per la buona volontà dei padroni, ma per la spinta irresistibile dei proletari meridionali. Nel 1950 i revisionisti in qualche maniera hanno utilizzato questa spinta, l'hanno compressa, distorta ai fini dello sviluppo capitalistico, ma tuttavia ne hanno dovuto tenere conto.

*Nella attuale strategia revisionista invece il proletariato meridionale non ha nessun ruolo attivo* (nella stessa espressione linguistica non è più proletariato, ma di volta in volta "popolino," "povera gente," "contadiname," "redditi deboli") espressioni di cui non si sottolineerà mai abbastanza la sfumatura razzista. Dipingere il proletariato meridionale come passivo, disperato, aperto a ogni avventura è parte integrante — e determinante nei confronti delle avanguardie operaie — per portare avanti il disegno di alleanze con il capitale progressista, per convincere la classe operaia che il padrone è diventato così buono che ti aiuta a tagliare il terreno sotto i piedi ai fascisti, a elevare il "sottoproletariato" disperato, a "classe operaia cosciente e organizzata." Anche questo fa capire come dietro tanti discorsi avanzati c'è il più brutale dei ricatti, la minaccia costante di una spaccatura verticale



del proletariato. Non ci sono dubbi che *l'unico terreno su cui poteva avvenire e deve tuttora avvenire un incontro tra l'autonomia operaia e gli altri strati proletari è quello del salario, quello che i sindacati hanno chiamato "vertenza dei redditi deboli."* Ed è per questo che i sindacati hanno accuratamente evitato che questa diventasse una lotta di massa. Qui sí era possibile che la classe operaia si assumesse il "carico politico" — non certo economico — degli altri strati sociali, era possibile che mettesse la sua forza organizzata e politica alla guida della lotta di tutti gli altri strati sociali piú deboli. Ma soprattutto questo poteva mettere in moto un processo di organizzazione del proletariato meridionale, che non lo vedesse piú soggetto di trattative a tavolino tra questo o quel monopolio e i riformisti, ma *soggetto politico attivo* in grado di imporre la soddisfazione dei propri bisogni. Concludendo, e cercando di dare una risposta sintetica alla domanda posta all'inizio *noi crediamo che non sia possibile un intervento diretto dell'autonomia operaia sul problema degli investimenti.* Si tratta di un terreno di trattative e scontro politico su cui è necessario intervenire ogni volta che si tratta di approfondire una contraddizione di massa: esempio il V centro siderurgico. Alla maniera ricattatoria in cui i sindacati pongono questo problema, da un lato è necessario rispondere rafforzando la forza operaia in fabbrica; dall'altro *l'unica maniera autonoma di avere un rapporto con le categorie proletarie piú deboli è quella del salario, del rilancio di massa della "vertenza sui redditi deboli."*



**Vecchi e nuovi "dossier" Fiat**

I compagni si ricordano certo del "dossier Fiat." I revisionisti sembrano averlo dimenticato. 200.000 schede negli uffici centrali della Fiat; poliziotti, questori, prefetti e carabinieri corrotti da Agnelli per spiare, arrestare, incarcerare e licenziare operai in lotta possono sembrare ora piccola cosa, quasi una cosa "fisiologica," davanti ad una borghesia che tenta di mantenere il suo potere a colpi di stragi, di servizi segreti, di attentati, di bombe, di microspie, di petrolio e di mafia. Ma quello che è veramente stonato, nella stampa e nella pratica dei revisionisti, è l'identificazione, che anche su questo piano, viene fatta tra la dirigenza Fiat e l'ala "pulita" della borghesia. Abbiamo visto nei precedenti capitoli quanto ossequio e quanta simpatia i dirigenti del PC diano alla nuova struttura dirigente dell'azienda, e quanto calorosamente la appoggino nella loro "lotta" contro una non meglio identificata "destra vallettiana." Abbiamo visto come d'altra parte la stampa della Fiat combatta battaglie civili, contro la corruzione, contro il parassitismo, e quante firme su questi fogli si scagliano con dignità e veemenza contro una gestione del potere definita "intollerabile" e "scandalosa." Lo scandalo del petrolio è intollerabile, l'unificazione del processo Valpreda con Freda e Ventura è intollerabile, la corruzione e il clientelismo democristiani sono intollerabili. Questa la faccia ufficiale. L'altra faccia è quella della repressione, dello spionaggio, dell'uso dei fascisti in fabbrica e del Sid fuori. Gli stessi uomini incriminati per "corruzione" siedono sulle più alte poltrone dell'organigramma Fiat e continuano segretamente il loro lavoro.

Pubblichiamo alcuni stralci significativi di un documento eccezionale, del recente passato. Si tratta dei ver-



bali degli incontri tra Vittorio Valletta e l'ambasciatrice americana a Roma Clare Luce e di relazioni politiche che Valletta inviava periodicamente all'ambasciata USA. Sono documenti sconvolgenti, una vera e propria pagina di storia scritta con quella semplicità e quella brutalità che i padroni hanno quando parlano tra loro e credono di non essere sentiti.

La dipendenza dagli USA, il ruolo della DC, la scissione sindacale, la repressione contro il partito comunista, le valutazioni della forza operaia sono i temi principali di queste discussioni. I documenti provengono da un archivio privato. La "Rivista di Storia Contemporanea," la cui redazione ringraziamo per averci permesso di pubblicare i documenti, si fa garante della loro autenticità, e li ha pubblicati per intero nel fascicolo 2 dell'aprile 1974.

*Relazione sulla riunione presso S.E. l'ambasciatore Luce effettuata in Roma presso l'ambasciata USA giovedì 4 febbraio 1954*

La riunione presso l'ambasciatrice Luce si è svolta in Roma all'ambasciata USA nel giorno di giovedì 4 febbraio 1954 dalle ore 11 alle 13,30.

Presenti alla riunione, oltre all'ambasciatrice (A.L.), i Sigg.: Dubrow [*sic*: in realtà si tratta del ministro consigliere Durbrow], Tasca, Jacobs, Gen. Christiansen.

Il Prof. Valletta (V.V.) accompagnato dal Dr. Cavalli.

La A.L. ha fatto presente come dopo le elezioni italiane del 7-6-1953 si sia diffusa negli USA una forte preoccupazione sulla situazione italiana, largamente e forse esageratamente commentata dalla stampa USA.

A lato dei larghi sacrifici fatti dagli USA (oltre 1 miliardo di dollari), la situazione del comunismo in Italia in luogo di retrocedere parrebbe in continuo progresso.

[...] Tale impressione a giudizio di V.V. non soltanto è esagerata ma è sostanzialmente sbagliata. A riguardo della situazione generale italiana e del lavoro svolto dai passati governi De Gasperi (sino alle nuove elezioni del 1953) si trascura di tener conto di quanto è stato fatto di sostanziale contro il comunismo avvalendosi da un lato degli aiuti americani, ma dall'altro di una paziente, continua, profonda azione anticomunista, riguadagnando la fiducia della popolazione con un ampio lavoro di ricostruzione, di aiuto anche di lavoro alle classi disagiate e povere, il tutto *forzatamente* in un quadro a clima democratico che non ha impedito di cacciare i comunisti ed i socialisti di Nenni dal Governo, malgrado essi vi si fossero inizialmente (1944 ecc.) insediati sulla stessa pressione degli Alleati all'epoca dell'armistizio e della successiva Liberazione.

[...] Malgrado la fiducia storica che molti operai mantenen-



gono nelle loro antichissime organizzazioni (Cgil e Fiom), senza per questo essere o divenire comunisti, deve tenersi in conto che continuo è il passaggio alle altre organizzazioni operaie sorte di recente (Cisl e Uil) anche se necessariamente lento specie nelle grandi città, nelle quali però gli scioperi a base politica o di disturbo non vengono ormai più attuati dalla grande maggioranza degli operai.

[V.V. osserva] Nei confronti quindi delle aziende industriali occorre tenere conto di ogni elemento utile nella determinazione del "clima" ivi esistente — dello spirito di corpo e della disciplina della grande maggioranza degli operai (alla Fiat più del 70%) — della serietà, compattezza e sentimenti politici delle direzioni, del personale costituente i quadri, dei tecnici ecc. (alla Fiat 100%) e tenere ancora conto del modo con il quale gli operai sono distribuiti nelle diverse officine costituenti ciascuna una unità a se stante ben distinta dalle altre (con direzioni, quadri impiegati e operai per ciascuna separata dalle altre). Infatti alla Fiat nelle officine in cui si eseguono lavori riservati o per apprestazione militare (aviazione ecc.) il personale è scelto con criteri severissimi riferiti oltre che alla competenza anche al loro passato ed alla loro non appartenenza a formazioni politiche.  
[...]

*Allegato A. Nota sulla situazione italiana*  
(Fiat, febbraio 1954)

... I tentativi di governo non riusciti finora hanno peraltro posto in rilievo, oltre all'alta figura di De Gasperi, quella di Pella e quella di Fanfani.

Anche il fermo atteggiamento dei Repubblicani durante le crisi ha mantenuto in rilievo la figura di Pacciardi.

Qualunque combinazione futura dovrebbe quindi tenere conto in primo luogo di queste eminenti figure.  
[...]

*Allegato B. Considerazioni* (gennaio-febbraio 1954)

È nota la facilità di manovra lasciata agli attivisti comunisti in Italia ed in altri paesi europei subito dopo la liberazione (1945-1946), presa di possesso da parte degli attivisti comunisti di quasi tutti i posti chiave delle varie organizzazioni operaie e di lavoro. Va ricordato quanto verificatosi in quasi tutte le officine italiane a riguardo delle cosiddette epurazioni, nelle quali si espulsero i migliori elementi dei piccoli quadri (capisquadra, capireparto, ecc.) sostituendoli con elementi ligi agli attivisti comunisti. Alla Fiat la lotta nei confronti di tali attivisti comunisti per la rigenerazione, oltre che dell'insieme dell'azienda, dei quadri e degli operai, si è appunto iniziata col 1946 ed è continuata da allora ininterrottamente fino ai giorni nostri. Lo sviluppo di tale lotta ha avuto per base: 1) la valorizzazione più completa degli elementi cosiddetti anziani (personale con anzianità più che venticinquennale) costituiti da elementi affezionati all'azienda; 2) la preparazione di elemento nuovo e giovane ben istruito, ben educato attraverso le Scuole interne professio-



nali Fiat capaci di immettere nella Fiat più di 300 elementi ogni anno preparatissimi e seri, adatti a fare l'operaio scelto prima ed il caposquadra e caporeparto poi (circa 2.500 elementi ad oggi). 3) la costituzione di una valida difesa progressiva ed efficace che ha permesso nel giro di diversi anni di far rientrare nella Fiat quasi tutti gli elementi che erano stati arbitrariamente licenziati; 4) la ricostruzione del principio di autorità nelle officine provvedendo al licenziamento di quegli elementi faziosi desiderosi di turbare il libero svolgimento del lavoro e di creare dei disordini; 5) il mantenimento di un contatto con la massa operaia attraverso manifesti e comunicazioni atte a chiarire le recondite intenzioni degli attivisti comunisti nell'occasione di scioperi o movimenti di disturbo artatamente provocati; 6) le continue azioni anche da parte delle direzioni Fiat per concedere direttamente aumenti di retribuzione soprattutto attraverso premi di produzione facendo sì che le paghe effettive divenissero le migliori di tutta Italia; 7) la istituzione di provvidenze per i giovani, gli anziani, i bimbi, i familiari, ecc. di ogni genere e specie atte a dare aiuto e conforto a quanti ne potessero avere bisogno.

L'atteggiamento della Presidenza e delle Direzioni tutte della Fiat di aperta lotta nei confronti degli attivisti comunisti è stato — si può dire — sviluppato con continuità di metodo e di azione negli anni dal 1946 in avanti.

È sufficiente l'esame dei fogli costituenti la pubblicazione quotidiana del giornale comunista "l'Unità" di Torino e del giornale social-comunista "Avanti!" di Milano per renderci persuasi del contrasto pubblico e violento sviluppatosi in tutti questi anni dagli organi comunisti contro le persone dei Dirigenti Fiat. Valgano pertanto alcuni esempi:

La pretesa avanzata subito dopo la liberazione dai capi comunisti dei Sindacati operai di immettere nelle aziende dei "Comitati di gestione" comunisti composti di operai e di dirigenti (vero inizio di applicazione tipo Soviet), accettata in allora forzatamente da quasi tutte le aziende italiane fino ad ammettere in certi Consigli di amministrazione persino la presenza di elementi tratti da detti Sindacati, venne contrastata dalla Fiat. Essa infatti riuscì ad applicare una formula seria ed originale di "Comitati impiegatizi-operai di consulenza" a disposizione delle Direzioni ma con puro voto consultivo. Tali "Comitati consultivi" venivano poi dalla Fiat (3 agosto 1949) sospesi a seguito della riscontrata impossibilità di farli utilmente funzionare appunto perché la infiltrazione di elementi attivisti comunisti convertiva tali "Comitati consultivi" in palestre oratorie a disposizione dei comunisti.

*Un dirigente comunista (Santhià) immessosi all'epoca della liberazione nei Servizi Sociali di assistenza della Fiat venne licenziato apertamente non appena se ne presentò l'occasione e così pure per altri capi di minore importanza.*

Nel 1948, a seguito di attentato al capo comunista Togliatti, la Presidenza e la Direzione della Fiat tutta compatta ebbe a reagire nei confronti degli occupanti con rischi non indifferenti per la propria vita e subito dopo i fatti venivano denunciati all'Autorità giudiziaria e puniti i principali colpevoli, naturalmente licenziandoli con atto di autorità dell'azienda.

In ogni occasione di movimenti di disturbo provocati da



attivistì comunisti, le Direzioni Fiat hanno provveduto al licenziamento di quelli risultati colpevoli. In ogni altra occasione di sospensione dell'attività aziendale o di scioperi politici le Direzioni Fiat provvidero con licenziamenti individuali o collettivi. Non potendosi certo allontanare quegli attivisti che pur essendo colpevoli non potevano nelle inchieste rigidamente condotte risultare tali, la Direzione Fiat ebbe ad istituire un'apposita officina di produzione di parti secondarie di ricambio per autoveicoli nella quale vengono trasferiti elementi ritenuti non desiderabili nelle officine di normale produzione. L'azione coraggiosa ed ininterrotta della Presidenza e delle Direzioni Fiat ha portato ad una continua e minacciosa campagna di stampa comunista ("l'Unità" di Torino, l'"Avanti!" di Milano) che è sfociata anche in aperte minacce contro i dirigenti della Fiat. Anche l'assassinio di uno dei Dirigenti della Fiat — l'Ing. Codecà della Spa, avvenuto il 16 aprile 1952 — fu vantato come esempio da cui dovessero trarre insegnamento tutti gli altri Direttori della Fiat. L'andamento Fiat e delle azioni intraprese dalla Presidenza e dalle Direzioni è stato in questi otto anni non solo saggiamente sviluppato ma più che sufficientemente compreso dalla generalità degli operai ed impiegati. Ne è una riprova il fatto che gli scioperi indetti dai capi delle organizzazioni sindacali della Cgil e della Fiom (organizzazioni queste nelle quali gli operai mantengono purtroppo una fiducia storica, avendo esse origine da tempo anteriore al Fascismo ed essendo sempre state in quei tempi organizzazioni di effettiva difesa degli operai) hanno dato risultato assolutamente negativo. Infatti malgrado l'ordine di sciopero nelle officine della Fiat il numero degli operai presenti al lavoro è asceso ad oltre il 65% e quello degli impiegati raggiunse più del 99%. Non si comprende quindi come tali atteggiamenti e tali risultati possano non essere apprezzati da quanti hanno a cuore l'ordine, la disciplina e l'interesse del lavoro in un clima seriamente democratico.

#### *Allegato C. Sviluppi della situazione politica a Torino*

Per avere una più chiara idea dell'evoluzione delle condizioni politiche italiane è interessante fare un raffronto fra la situazione negli anni 1945-1947 e quella attuale, a Torino, ove il socialismo ha sempre tradizionalmente avuto largo seguito, dando alla città una funzione di avanguardia sia nel senso negativo che positivo. Qui gli agitatori trovano il terreno particolarmente favorevole, per l'alta percentuale di maestranze operaie e per la loro forte concentrazione, che ne rende facile il controllo e la manovrabilità, mentre — d'altra parte — l'esistenza del più grande complesso industriale italiano — la Fiat — attorno al quale ruotano un po' tutte le altre aziende, e la cui unicità di indirizzo rende possibile una univoca linea di condotta, crea il presupposto per una politica anticomunista più decisa e tempestiva. Fino al 1947 il comunismo era a Torino, più che altrove, padrone della situazione: le sue adunate oceaniche vedevano scendere in piazza folle di 80-100 mila persone vocianti e minacciose, con bandiere e cartelli ingiuriosi che non potevano



non impressionare l'opinione pubblica. Gli scioperi politici si susseguivano col ritmo di uno o due al mese, ed erano sempre accompagnati da più o meno violente manifestazioni antigovernative, come quella del 9 aprile 1947, che culminò con l'invasione ed il saccheggio della Prefettura. Le manifestazioni di intolleranza politica erano all'ordine del giorno; nelle aziende spadroneggiavano i caporioni rossi; ogni sciopero, sia politico che sindacale, paralizzava in pieno la vita cittadina e vedeva l'adesione totalitaria di tutti i lavoratori. Commissioni interne e consigli di gestione, esclusivo appannaggio dei socialcomunisti, dettavano legge nelle fabbriche, ove si comiziava, si svolgeva propaganda politica, si diffondeva stampa socialcomunista. Gli stessi attivisti del partito avevano libero accesso ai luoghi di lavoro, per svolgere la loro opera di proselitismo. In tutte le officine esistevano, più o meno ignorati, importanti depositi di armi da guerra. Tutte le aziende erano oberate di personale esuberante, che ne rendeva antieconomica la gestione. Ogni pretesto era buono per impostare le più strane forme di agitazione, pur di nuocere al potenziale economico delle aziende, intimidirne i dirigenti e creare disordini. Le occupazioni di fabbriche erano all'ordine del giorno; gli scioperi si susseguivano con ritmo preoccupante ed i bollettini sindacali avevano la complessità dei bollettini di guerra. Gli agitatori estremisti non avevano neppur bisogno di ricorrere ad espedienti per la buona riuscita degli scioperi in quanto nessuno si sarebbe mai azzardato a trasgredire gli ordini. Parallelamente all'azione svolta in campo nazionale, a Torino le autorità, con l'appoggio dell'opinione pubblica e delle aziende industriali, prima tra tutti la Fiat, che aveva sempre offerto l'apporto di tutto il suo potenziale economico ed organizzativo, hanno condotto a fondo la lotta contro il comunismo con un'azione altrettanto sistematica che energica. Innumerevoli perquisizioni operate nelle sedi dei partiti socialcomunisti, negli stabilimenti, nelle abitazioni degli attivisti di sinistra, hanno portato al sequestro di una enorme quantità di armi, anche pesanti, munizioni, ordigni esplosivi, apparecchi radiotrasmettenti, sufficienti per la dotazione di migliaia di uomini. Via via che la situazione si andava normalizzando si provvedeva ad imporre ai comunisti, quando necessario anche con la forza, il rigido rispetto della legge. Furono esemplarmente puniti i promotori ed i partecipanti a scioperi politici e si giunse allo scioglimento della commissione amministratrice dell'Azienda tranvie municipali per il suo atteggiamento in occasione dello sciopero indetto dalle sinistre per la visita in Italia del Gen. Eisenhower. Vari amministratori socialcomunisti furono perseguiti e sovente destituiti per la loro faziosità.

La Fiat, il cui esempio veniva poi seguito dalla maggior parte delle aziende, estrometteva i suoi dipendenti politicamente più pericolosi, senza alle volte neppur curarsi (come per il caso Santhià) di trovare ai suoi provvedimenti altro pretesto che non l'appartenenza al Partito comunista; adottava i più gravi provvedimenti disciplinari contro i promotori di manifestazioni politiche e i diffusori di stampa politica nell'interno degli stabilimenti; reprimeva ogni partecipazione a scioperi sindacali; ripristinava la giusta e necessaria disciplina sul lavoro, disponendo la sistematica ripresa cinematografica delle manifestazioni nell'interno degli sta-



bilimenti per colpire esemplarmente i responsabili di atti di violenza; eliminava gradatamente i consigli di gestione e limitava alle sue istituzionali attività sindacali i compiti delle commissioni interne; instaurava il principio, ora da tutti seguito, di non trattare mai con le maestranze in sciopero; decurtava i premi di produzione in relazione agli scioperi effettuati, premiando invece quanti si rifiutavano di prestarsi all'attività scioperaiola degli agitatori di estrema sinistra. Per assicurare, in caso di scioperi nei pubblici servizi, il regolare svolgimento della vita cittadina, veniva predisposto dalle autorità, con concorso tecnico ed i mezzi della Fiat, un vasto piano di pubblici servizi che, per quanto riguarda il settore dei trasporti urbani, si è avuta già occasione di porre in atto assicurando la quasi integrale sostituzione del servizio tranviario.

Oggi la situazione è ben diversa: i comunisti, che ieri ostentavano distintivi e camicie rosse, cercano ora di far quasi ignorare la loro appartenenza al partito. Le imponenti adunate di un tempo si riducono a modesti comizietti di poche centinaia di persone, faticosamente racimolate dai promotori, che non di rado si vedono costretti a rinviare le manifestazioni per mancanza di aderenti. I relativamente pochi operai che, più per consuetudine che per convinzione, aderiscono agli scioperi disertano le adunate organizzate a coronamento di essi. Negli stabilimenti si lavora e non si fa più della politica, la sola volontà operante è quella dell'imprenditore. I dirigenti socialcomunisti si vedono costretti, per tener legati a loro seguaci, ad ogni sorta di espedienti (gite, feste, balli, rappresentazioni cinematografiche e teatrali, ecc.), facendo quasi sempre leva sulle organizzazioni collaterali per vincere la diffidenza con cui è oggi accolta dall'opinione pubblica ogni iniziativa del partito. Essi, inoltre, si trovano nella difficile scelta fra il proseguire nell'attività agitatoria, con il risultato di rendersi sempre più impopolari, od il perseguire una politica di distensione, rischiando di perdere quota tra quegli elementi più facinorosi che tuttora costituiscono la base sulla quale il partito maggiormente conta per l'attuazione dei propri piani.

Tutte le imposizioni limitative fatte dalle Autorità sono oggi accettate senza reazione, così come i provvedimenti disciplinari adottati a carico degli attivisti dai datori di lavoro, senza che un neppur minimo tentativo di difesa si faccia da parte dei dirigenti sindacali e politici a favore delle vere vittime della loro attività agitatoria. Le posizioni acquisite vengono via via perdute senza nulla poter opporre, così come per i consigli di gestione e le commissioni interne, che costituivano le roccheforti del partito nel mondo del lavoro. Manifestazioni pubbliche di protesta per motivi politici non se ne fanno più da tempo e l'ultima di esse, quella contro la legge elettorale, è passata quasi inosservata. Si è quindi giunti ad ottenere persino che pubblici amministratori socialcomunisti adottassero provvedimenti disciplinari a carico di propri dipendenti partecipanti a scioperi del genere. Gli sfarzosi e chiassosi cortei sono ormai un ricordo del passato. Anche le agitazioni economiche non hanno più la frequenza di un tempo e non fanno più presa sulla massa operaia; nulla viene più tentato per imporle, sia per l'energico atteggiamento delle autorità e degli industriali a tutela della



libertà di lavoro, sia per la reazione dell'opinione pubblica ad ogni forma di violenza. L'ultimo sciopero nazionale ha registrato a Torino la quasi totale presenza al lavoro della classe impiegatizia, mentre la percentuale degli scioperanti è stata tra gli operai inferiore al 50%, con una punta minima alla Fiat del 30%, e ciò nonostante l'agitazione fosse stata promossa da tutte e tre le correnti sindacali, che ne avevano a lungo e minuziosamente preparata l'attuazione. Oggi anche fatti di notevole interesse sindacale si risolvono in modestissime fermate, limitate nella durata e nella partecipazione, e che quasi mai sortono l'effetto voluto, per la impossibilità di trascinare le masse in una azione a fondo. Tutti i partiti politici sono ora in grado di svolgere la loro propaganda in un clima di assoluta libertà, la stampa può in pieno assolvere al suo compito di critica senza suscitare alcuna reazione. Personalità del Governo italiano, anche particolarmente invise alle sinistre, commissioni militari e rappresentanti dei paesi del blocco occidentale visitano giornalmente gli stabilimenti Fiat senza che sia necessario adottare alcuna misura precauzionale.

La diffusione della stampa socialcomunista ha subito una vera falcidia; "l'Unità" e l'"Avanti!" nonostante l'intensa propaganda per alimentarne la vendita, hanno visto scendere la loro tiratura ad un quarto circa di quella del 1947. Il numero degli iscritti ai due partiti cominformisti ed alla Cgil è in continuo regresso, nonostante tutte le pressioni e le blandizie poste in atto per evitare evasioni e favorire l'opera di proselitismo. La stessa federazione comunista torinese accusa frequenti crisi nell'ambiente direttivo, con conseguenti "cambi della guardia" dovuti all'insoddisfazione delle gerarchie centrali per i sempre più scarsi risultati dell'opera politica dei dirigenti locali. L'opinione pubblica si è rinfrancata e non fa più ormai mistero dei propri sentimenti anti-comunisti. La stampa estremista rigurgita, tuttora, di feroci attacchi contro il Governo e contro i datori di lavoro, con particolare attenzione per la Fiat (data la sua posizione di avanguardia nella lotta anticomunista), ma si è certo ben lontani dagli incitamenti alla rivolta e alla violenza di qualche tempo addietro.

Le elezioni amministrative del 1951 hanno portato a capo dell'amministrazione comunale di Torino — fino ad allora in salda mano dei socialcomunisti — la Democrazia cristiana, mentre negli altri comuni della provincia il numero delle amministrazioni rette da elementi di estrema sinistra è sceso da 91 a 44.

Il 5 agosto del 1971 un pretore di Torino, Raffaele Guariniello, ordina una perquisizione negli uffici della Fiat in corso Marconi a Torino. Guariniello aveva ricevuto pochi giorni prima da un suo collega torinese, Converso, un incartamento che riguardava la possibilità di violazioni della legge da parte della Fiat e la probabile esistenza di uno schedario esteso alla vita privata e alle opinioni politiche degli schedati. Quello che il pretore trova negli uffici della Fiat è sconvolgente: fa-



scicoli degli schedati, diverse decine di migliaia, i fascicoli dei corrotti, i fascicoli degli informatori periferici. Il pretore prende quello che può e pone i sigilli all'ufficio. Nei giorni seguenti dagli uffici Fiat spariscono casse e casse di documenti. È un reato, ma la magistratura fa finta di non accorgersene. Gianni Agnelli in persona si mobilita: ad Antagnod, in valle d'Aosta, si incontra con l'allora presidente della repubblica Giuseppe Saragat e con il procuratore generale della repubblica di Torino, Giovanni Colli: il problema è quello di soffocare uno scandalo che minaccia di avere proporzioni disastrose. Il pretore Guariniello, avendo ravvisato negli schedari reati ben più gravi, di quelli concernenti la pretura penale, passa tutto il fascicolo alla procura, nelle mani del dottor Piscopo. *Il 6 settembre* il dottor Rosso della procura di Torino trasmette gli atti alla Procura Generale con richiesta di "rimessione," cioè di trasferimento del processo in altra sede. *Il 22 settembre* "Lotta Continua" incomincia a rivelare i nomi dei corrotti al soldo della Fiat: i primi sono quelli del capo dell'ufficio politico dottor Bessone, del suo braccio destro dottor Romano, del colonnello del Sid Enrico Stettermajer. *Il 3 ottobre* il sottosegretario Pennacchini arriva a Torino, dove si incontra con Donat-Cattin e con il procuratore Colli. *Il 9 ottobre* "Lotta Continua" rivela un altro nome: Marcello Guida, l'ex aguzzino fascista del carcere politico di Ventotene, poi questore di Torino, poi questore di Milano e complice dell'assassinio di Pinelli. *Il 14 ottobre 1971* il fascicolo con la richiesta di rimessione viene trasmesso dal procuratore generale Colli alla Corte di cassazione. Colli dà parere favorevole alla richiesta di "rimessione." *Il 25 ottobre del 1971* il procuratore generale presso la Corte di Cassazione dà parere favorevole alla remissione, con un comunicato che vale la pena di riportare per intero:

*Il Procuratore Generale, con Atto in data 28 settembre 1971, il Proc. Gen.le presso la Corte d'Appello di Torino, chiedeva, ai sensi dell'art. 55 p.p. del cpp che codesta corte disponesse la rimessione per procedimento a carico di Cellerino Mario e altri imputati di reati di cui agli art. 134 e 140 del Tulp e dell'art. 326 Cp dagli organi giudiziari di Torino a quelli di altra sede.*

Nella richiesta si faceva presente che nel corso di un giudizio civile davanti alla sezione lavoro della Pretura di Torino, il magistrato aveva rilevato elementi che



potrebbero costituire gli estremi dei reati di cui sopra, donde la necessità, ai fini dell'art. 3 del c. di pp. di farne rapporto al PM.

Il proc. della Repubblica, ritenuto che per i fatti emersi si profilavano eventuali responsabilità penali a carico di un ten. Colonnello dei CC., di due vicequestori e di altri funzionari di ps., operanti in quella sede, nonché nei confronti dei massimi dirigenti della Fiat, con la probabilità dell'insorgenza di agitazioni di piazza, di reazioni in campo sindacale che potrebbero sfociare anche in manifestazioni violente; che, inoltre, per la qualità e la quantità degli appartenenti alle forze di polizia giudiziaria, da eventualmente incriminare, si sarebbero gravemente compromessi i rapporti tra l'autorità giudiziaria e le forze di polizia, proponeva la remissione del procedimento ad altre sedi.

Ciò premesso, non può revocarsi in dubbio, alla stregua delle considerazioni dianzi esposte, l'opportunità che tanto l'istruzione, quanto il giudizio siano rimessi ad altro giudice, di sede diversa da quella di Torino. È infatti di diretta e diuturna constatazione dello stato di tensione che permane nell'ambiente sindacale, soprattutto a Torino, e delle frequenti agitazioni delle masse operaie che presumono, a torto o a ragione, di essere controllate nella loro vita privata da organi del padronato in collusione con le forze di polizia.

Sulla scorta, pertanto, della costante giurisprudenza di cotesta Corte nella interpretazione dell'art. 55 del c. di pp., la cui costituzionalità è affermata e ribadita dalla C. Cost. si ritiene necessario accogliere la richiesta del PG. di Torino, sia per gravi motivi di turbamento dell'ordine pubblico, sia per legittimo sospetto.

#### PQM

Si chiede che la Corte, in accoglimento della richiesta, voglia rimettere l'istruzione e il giudizio, nel procedimento de quo, ad un altro giudice di diversa sede.

Roma, 25-10-1971

*O. Ilari sost.*

Il 29 ottobre 1971 il governo risponde ad interrogazioni sollevate da PC, PSI, Manifesto, MPL, ecc. Il sottosegretario Sarti annuncia che il governo non sa niente e che non può sapere niente perché i documenti sequestrati sono coperti da segreto istruttorio. (Aggiunge però una dichiarazione di principio: "Qualora dovessero emergere responsabilità di appartenenti alla forza dell'ordine non vi sarà indulgenza, ma severa e inflessibile sanzione sul piano propriamente disciplinare.")

Mentre tutti i giornali tacciono e "Lotta Continua" rimane l'unica organizzazione ad avere fatto i nomi dei corrotti e dei corruttori, Gianni Agnelli all'inaugurazione del Salone dell'automobile ammette che forse si è vio-



lato un articolo dello Statuto dei lavoratori. L'“Unità” commenta che “quella di Agnelli è una dichiarazione importante in quanto riconosce se non altro la validità delle accuse mosse alla direzione Fiat.”

*Il 12 novembre* “Lotta Continua” convoca una conferenza stampa in cui vengono fatti i nomi dei corruttori: sono l'ingegner *Gaudenzio Bono*, vicepresidente della Fiat, l'ingegner *Nicolò Gioia*, vicedirettore generale della Fiat e il dottor *Giorgio Garino*, della direzione Fiat, ex capo del personale. Erano loro che firmavano gli assegni a poliziotti, questori, prefetti, carabinieri con motivazioni di questo genere: “per collaborazione durante gli scioperi,” “per collaborazione durante le manifestazioni.” *Il 13 novembre 1971* ad un'assemblea al Teatro Alfieri convocata dalla sinistra ed intitolata “La città deve sapere,” il segretario della Camera del Lavoro, Emilio Pugno, licenziato Fiat per rappresaglia negli anni Cinquanta, tuona: “Fuori i nomi” e non li dice. Lotta Continua legge in sala i nomi e le cifre dello spionaggio. *Il 3 dicembre 1971* la sezione penale della Cassazione assegna il processo, “per gravi motivi di ordine pubblico” alla Procura della repubblica di Napoli. L'“Unità” dà la notizia su una colonna con 22 righe.

Abbiamo riassunto qui alcune date della cronologia del più grosso e sporco affare di spionaggio e di applicazione pratica di fascismo che sia venuto fuori in questi ultimi anni. Un caso esemplare sia per dimostrare la vastità della collusione tra industria, servizi segreti e corpi separati dello stato in funzione violentemente antioperaia, ed esemplare anche per dimostrare l'ingenuità e l'opportunismo del Partito comunista e dei sindacati, che spesso in quell'anno ci accusarono di essere “dei provocatori” per aver portato a conoscenza di tutti la vera faccia della Fiat. Centinaia di operai licenziati, arresti, pestaggi, cariche della polizia, spionaggio, delazione sono venuti fuori, provati dai fatti e dalle cifre; per essi è stata accusata la direzione della più grande industria italiana, dimostrando così come quell'apparato e quel metodo di gestione del potere che è conosciuto come vallettiano e che è stato dimostrato nei documenti che abbiamo riportato prima, non sia affatto finito, ma anzi sia l'essenza della politica aziendale e dei rapporti che la grande industria tiene con il potere politico. La vicenda fu seppellita dal silenzio dei giornali borghesi. *Il 29 maggio 1972* la procura di Napoli comunica che



sono stati precisati i capi di imputazione per 77 imputati, tra i quali i massimi dirigenti Fiat ed una vasta schiera di funzionari di polizia e dei carabinieri. Dalla procura di Napoli emerge che uno dei funzionari Fiat imputati, Mario Cellerino ex pilota personale di Gianni Agnelli, fa parte dei servizi segreti di controspionaggio e che come tale era stato assunto alla Fiat. *Il 10 ottobre 1972* tre vicequestori imputati, Ermanno Bessone, Aldo Romano e Fortunato Stabile vengono sospesi dal Ministero degli interni in via cautelativa. Continueranno senza pudore a circolare liberamente in questura, ad avere i loro uffici ed i loro segretari, e ad occuparsi anche della formazione di quelle polizie private di difesa dei borghesi che sono proliferate a Torino in maniera agghiacciante in questi anni. Nel '71 alla faccia delle dichiarazioni di Sarti, Ermanno Bessone diventa capogabinetto del questore di Milano. *Il 21 settembre 1972* sciopero generale a Torino. Alla porta 29 di Mirafiori il capitano dei carabinieri Vincenzo Di Masi guida un gruppo di fascisti all'assalto dei picchetti operai. Di Masi è imputato nello scandalo Fiat, come "corrotto." *Nell'aprile 1973* viene rivelato che il Sid, che collaborava con il Servizio informazioni Fiat ha posto il veto su numerose schede, per "problemi di sicurezza nazionale." Si va sempre più delineando come sia proprio questo servizio segreto l'animatore, insieme alla dirigenza Fiat, di tutta la struttura spionistica dell'industria. Fin qui l'esito dell'azione giudiziaria. Tutti gli imputati in libertà, il Sid che scorrazza, tutti gli uomini della Fiat sempre al loro posto.

Se ripariamo oggi, nel 1974, del "dossier Fiat" non è tanto per ricordare e fare sempre tenere a mente un episodio indicativo ed esemplare, quanto perché questi legami, questa pratica di gestione del potere, questa volontà ed organizzazione fascista, di cui il caso del dossier Fiat ha mostrato sicuramente ancora di meno della punta di un iceberg, continua e si alimenta, con gli stessi scopi e con l'uso degli stessi personaggi. Questo non è spionaggio industriale, una cosa che alcuni dicono essere abbastanza "naturale" per una grande potenza industriale. Questo è *un* aspetto di quel processo di fascistizzazione, di accentuazione autoritaria della gestione del potere che è una tendenza della borghesia nel nostro paese. La Fiat chiama a sé il Sid per meglio gestire il suo controllo autoritario sulla classe operaia e per



estenderlo con razionalità al di fuori della fabbrica; il Sid penetra nella Fiat per imporre le sue scelte, per compenetrarsi in essa, per gestire con essa i rapporti da tenere a livello istituzionale. A quale grado di collusione si sia giunti è facile comprendere; su quali ricatti, da ambedue le parti, si basino le scelte politiche è altrettanto facile comprendere.

La Fiat è una fabbrica in cui, tramite gli uffici del MSI, si reclutano fascisti, dove almeno *trenta dirigenti* vengono chiamati in causa come organizzatori e fiancheggiatori della CISNAL e non si discolpano nemmeno; dove penetrano sempre più in ogni luogo, ed hanno fatto la loro comparsa anche davanti alle fabbriche, gli uomini delle polizie private, pagate direttamente dai padroni; dove gli stessi uomini imputati nel dossier Fiat, in collaborazione con fascisti armati pattugliano le strade come "milizia privata." La Fiat è una struttura dove i massimi teorici ed intellettuali non fanno mistero di volere una "società corporativa" ed una repubblica presidenziale. Anni fa si parlò — da parte nostra per primi — di un altro scandalo. Quello della "Fondazione Agnelli," un organismo culturale della Fiat dietro il quale si nascondeva nient'altro che un'accolita di personaggi che lavoravano (e lavorano) per tessere le trame di un cambiamento istituzionale in senso autoritario in Italia. Il progetto si chiamava "5 × 5," era diretto da tale Ubaldo Scassellati, godeva della benevolenza e dell'appoggio di Umberto Agnelli, si alimentava della presenza di molti uomini della Democrazia cristiana facenti capo al senatore Fanfani, oltre che a generali, colonnelli e fascisti.

Ora il signor *Scassellati* è a capo dei "progetti speciali" della Fiat e tratta direttamente con il presidente del consiglio Rumor su quanto la Fiat debba guadagnare dagli appalti. Le stesse persone trattano con i generali italiani quante armi la Fiat debba costruire per loro e nelle loro prospettive di "guerra interna." E gli uomini del "dossier Fiat"? L'ingegner *Nicolò Gioia*, affiancato dal dottor *Umberto Rota* è direttore generale della Fiat. L'ingegner *Gaudenzio Bono* è andato in pensione pochi mesi fa dopo essere stato vicepresidente e mantiene ancora un'alta carica onorifica e piazza i suoi parenti nei posti migliori della gerarchia. L'avvocato *Umberto Cuttica* è stato promosso a capo staff del gruppo automobili. Ma in più ci sono molti altri che in questi



anni sono stati senza dubbio (e soprattutto senza smentite) indicati come finanziatori e fiancheggiatori di fascisti che fanno rapide carriere. Il dottor Audino, fino all'anno scorso capo del personale di Rivalta, rimosso dalla carica perché troppo scopertamente legato ai fascisti, insieme al capitano dei carabinieri e capo del servizio sorveglianza interna, Coccia, ora dirige la "formazione dei quadri intermedi" ed è stato trasferito alle dipendenze della direzione personale di corso Marconi. Il dottor Annibaldi, citato come uno degli organizzatori dei fascisti, è capo del personale alle carrozzerie di Mirafiori, il dottor Ugo Negri, imputato nel dossier Fiat, è dirigente del servizio centrale amministrativo ed assunzioni operai Fiat. Il cavalier Ettore Amerio, noto alla cronaca, dirige il servizio personale del gruppo auto. Oltre a questi tutta una serie di personaggi minori, è stata promossa di ruolo. Il signor Gervasio Sechi, che faceva parte della milizia fascista di Carignano (paesino vicino a Torino dove iscritti al MSI pattugliavano armati la zona), incriminato nel dossier Fiat, ex maresciallo di Carignano, è ora dipendente Fiat. Delle posizioni politiche e dell'attività di organizzazione reazionaria dei dirigenti, dei capisquadra, dei capiofficina, dei sorveglianti delle fabbriche Fiat nel Mezzogiorno si è già accennato. Della presenza e del ruolo di organizzazioni fasciste dei dirigenti Fiat in Argentina, in Brasile ed in Cile si è pure detto.<sup>1</sup>

Senza dubbio quella Fiat è una bella famiglia, sempre unita. Eppure c'è oggi chi dice che un nuovo vento si è levato in questa gerarchia, che ci sono uomini nuovi, progressisti, e che il loro lavoro va assecondato. Diego Novelli, deputato del PCI e membro del comitato centrale del partito, è uno di quelli che si fanno portavoce di questa tendenza. Nel novembre del 1973, sul mensile del PCI piemontese, "Nuova Società" scrive che davanti alle trasformazioni nella gerarchia Fiat, che presenta

<sup>1</sup> Nell'ottobre 1974, un altro scandalo coinvolgeva la Fiat e la lega a settori golpisti della borghesia italiana. Si tratta del "caso" Sogno, l'esponente del PLI coinvolto in un progetto eversivo tendente ad un "golpe liberale" con numerose ramificazioni nei partiti di destra, nella DC, nell'esercito, e in settori bianchi e filoamericani della Resistenza. Si ritorna a parlare, oltre che del dossier Fiat, nel quale risulterebbe anche un assegno di 100 milioni per Edgardo Sogno, di quella rete di collegamenti, di infiltrazione e di provocazione, che parte dalla gestione vallettiana e si articola fino ai giorni nostri.



come una "minirivoluzione" (evidentemente non conoscendo il senso della parola), "il movimento operaio non può rimanere estraneo, avendo posto al centro della sua strategia proprio l'organizzazione del lavoro," manifesta la sua simpatia per quei capi che scrivono sui giornali aziendali lamentele contro il "burocratismo" dell'azienda, dicendo: "va rilevato lo stato d'animo dei giovani tecnici o dirigenti che si sentono chiusi e paralizzati dalla politica dei 'grandi bonzi'"; più oltre aggiunge che bisogna sostenere la linea dell'amministratore delegato Umberto Agnelli "contro la stragrande maggioranza dei dirigenti Fiat che sfrutta posizioni di rendita." Novelli si dice molto interessato ai discorsi "sociologici" di cui i dirigenti Fiat si sciacquano la bocca; Lucio Libertini, PCI ex PSIUP, scrive sull'"Unità" che bisogna essere sensibili ai problemi dei capi, che "subiscono processi di subordinazione e proletarizzazione." Propone di chiamarli "tecnici" e di studiare rivendicazioni comuni. (Per fortuna gli risponde sempre sull'"Unità" Aris Accornero, direttore della rivista della CGIL, licenziato degli anni Cinquanta: "Io sono convinto che se questi tecnici li chiamassimo capi, come li chiamano gli operai, ci si presenterebbe un po' più chiaro e articolato il quadro dei rapporti sociali di fabbrica..." Ma Libertini risponde, ancora sull'"Unità" con un articolo che si commenta da solo:

I capi hanno molto a che fare con la lotta per cambiare la organizzazione del lavoro e con la fabbrica moderna. Basta scorrere i numeri più recenti del giornale che ad essi dedica la Fiat, per vedere come questo foglio si sia trasformato in un muro del pianto, ove i capi manifestano amarezza, frustrazione, fughe verso posizioni retrive, nuovi orientamenti anche positivi. Nei settori industriali automatizzati e a ciclo continuo — siderurgia e chimica — è la nuova struttura produttiva che scuote invece il ruolo dei capi, favorisce una diversa professionalità e il lavoro di équipe. In questa situazione il movimento operaio ha il compito di offrire uno sbocco, una soluzione anche ai capi: una soluzione che utilizzi le loro capacità tecniche, le accresca e le spogli del dato disciplinare. Se la classe operaia si limitasse a mettere nel conto dei capi un passato e un presente di repressione gerarchica, essa verrebbe meno al suo ruolo, non realizzerebbe la sua egemonia neppure in questo primo limitato ambito.

Dunque il dossier Fiat, il "5 × 5," e persino gli anni bui di Valletta sono per il PCI acqua passata. Ora la direzione Fiat è diversa: investe nel Mezzogiorno, e stu-



dia il modo di abolire l'alienazione in fabbrica; i suoi sociologi compiono studi sulla fatica degli operai, i suoi intellettuali vogliono la riforma sanitaria. Che ci siano stati 500 licenziati nell'ultimo anno, che ci sia la deportazione di centinaia di operai dalle fabbriche dell'auto a quelle dei veicoli industriali, che gli assunti nelle fabbriche del meridione vadano invece a lavorare a Torino o a Milano, che i dirigenti della Fiat chiedano al capo dello Stato di essere protetti dalla polizia, contro i rapimenti, questo non ha molta importanza. Partecipare ai convegni culturali della Fondazione Agnelli — e criticarli con garbo — farsi portavoce delle esigenze dei capi squadra, oltrech  della necessit  del profitto,   una strada molto pi  proficua e comoda. Peccato che sia repellente.

## Appendice

### Repressione "legale"

Al corso di "sviluppo manageriale" per direttori Fiat a Marentino nel '73   stato presentato il seguente promemoria delle pi  recenti sentenze di cause di lavoro, in occasione della nuova legislazione dei processi del lavoro e pi  precisamente per i problemi aperti dall'articolo 28 dello statuto dei lavoratori.

Il testo si commenta da solo.

### *Comportamenti ritenuti antisindacali e comportamenti non ritenuti antisindacali*

Diamo in tondo i comportamenti ritenuti antisindacali e in corsivo i comportamenti non ritenuti antisindacali:

1) Sospendere a tempo indeterminato l'attivit  produttiva a causa delle seguenti forme di sciopero: articolato, a scacchiera, a singhiozzo (es. Pretura Treviso 7-10-70, Pretura Barra 27-1-71; Pretura Milano 2-4-71; Pretura Soave 26-10-71).

1) *Sospendere l'attivit  produttiva a causa di forme di sciopero che non si realizzino con la semplice astensione collettiva dal lavoro, ma che turbino il processo produttivo, alterandone il ciclo o costituendo fattore di disorganizzazione.* (es. Pretura Bologna 20-6-70; Tribunale Treviso 1-12-70; Pretura Rho 23-8-71; Corte d'Appello Venezia 29-4-72; Pretura Trento 9-11-72).



2) Ridurre l'orario di lavoro settimanale a seguito di uno sciopero a singhiozzo (es. Pret. Lodi 5-12-70; Pret. Milano 14-5-71; Pret. Milano 19-2-72 ecc.).

2) *Sospendere l'attività produttiva per mancanza di materie prime a causa di uno sciopero in corso in altre unità produttive dell'azienda* (es. Pret. Gorizia 5-7-71; Pret. Parma 7-12-71; Pret. Milano 20-1-72).

3) *Minacciare di chiudere lo stabilimento e di trasferirlo qualora venissero attuati lunghi scioperi* (es. Pret. Pinerolo 23-7-71).

4) Procedere a licenziamenti collettivi in pendenza o successivamente ad uno sciopero (es. Pret. Reggio Calabria 2-9-71; Pret. Lodi 14-4-72).

4) *Licenziare tutti i dipendenti di fronte all'impossibilità di accedere alle richieste sindacali* (es. Pret. Monza 12-12-70).

5) Licenziare un lavoratore a causa della sua attività sindacale o della sua partecipazione ad uno sciopero (es. Pret. Milano 27-6-70; Pret. Roma 23-4-71; Pret. Taranto 10-1-72).

5) *Procedere a licenziamenti collettivi in seguito ad un'occupazione dell'azienda* (es. Pret. Napoli 26-5-72).

7) Licenziare per rappresaglia un delegato sindacale (es. Pret. Pescara 25-3-72).

7) *Licenziare un delegato sindacale per violenze e insubordinazioni commesse in fabbrica nel corso di uno sciopero* (es. Pret. Milano 31-5-72; Trib. Milano 7-9-72 ecc.).

8) Licenziare un lavoratore che voglia esercitare le garanzie previste dall'art. 7 dello Statuto dei Lavoratori (es. Pret. Gallarate 24-11-72).

9) Rifiutarsi di instaurare trattative sindacali con una o più organizzazioni di lavoratori (es. Pret. Roma 3-4-71; Pret. Roma 5-6-71; Pret. Foggia 12-1-73 ecc.).

9) *Rifiutarsi di trattare con un sindacato pur avendo iniziato incontri con le delegazioni di altri sindacati* (es. Pret. Ivrea 5-4-71; confermato da Trib. Ivrea 24-1-72).

10) Incontrare separatamente un'organizzazione sindacale (es. Trib. Caltanissetta 12-1-72 ecc.).

10) *Incontrare separatamente una organizzazione sindacale* (es. Pret. Venezia 11-6-71 ecc.).

11) Impegnare i dipendenti a non costituire le commissioni interne e a non scioperare per il rinnovo contrattuale, offrendo dei miglioramenti economici (es. Pret. Firenze 29-9-70 ecc.).

12) Corrispondere un'ora di retribuzione agli operai non aderenti allo sciopero (es. Pret. Trento 30-12-72 ecc.). Trasferire di reparto alcuni operai senza interpellare gli organismi sindacali competenti (es. Pret. Mestre 9-5-71 ecc.).

13) Trasferire un dirigente di Rsa di reparto modificando in peggio le mansioni attribuitegli (es. Pret. Oderzo 10-12-71 ecc.).



13) *Trasferire un dirigente di Rsa di reparto, nell'ambito della stessa unità produttiva (es. Pret. Bassano del Grappa 1-3-72 ecc.).*

14) *Trasferire alcuni lavoratori o assegnarli a mansioni diverse da quelle svolte, con loro pregiudizio economico ed in coincidenza della loro iscrizione al sindacato (es. Pret. Enna 30-11-70 ecc.).*

15) *Ridurre percentualmente il salario alle maestranze a causa di un volontario rallentamento del ritmo produttivo (es. Pret. Carpi 5-10-71).*

15) *Ridurre percentualmente un salario alle maestranze in relazione ad un volontario rallentamento del ritmo produttivo (es. Pret. Omegna 12-4-72; Trib. Casale Monferrato 18-10-72; Pret. Mortara 27-11-72 ecc.).*

16) *Non corrispondere la retribuzione per i periodi di tempo intercorsi tra una sospensione e l'altra dell'attività lavorativa in occasione di uno sciopero articolato (es. Pret. Milano 17-11-70 ecc.).*

17) *Comminare sanzioni disciplinari in relazione all'effettuazione di scioperi (es. Pret. Enna 25-11-70; Pret. Milano 1-2-71 ecc.).*

17) *Comminare sanzioni disciplinari in relazione all'effettuazione di scioperi, o a fatti intervenuti nel corso degli stessi (es. Pret. Iseo 8-2-71; Pret. Milano 13-3-71; Pret. Castelnuovo Garfagnana 9-6-71 ecc.).*

18) *Minacciare e diffidare Rsa o altri dipendenti in sciopero per farli desistere dallo sciopero stesso (es. Pret. Fano 8-9-70; Pret. Mantova 14-2-71; Pret. Casteggio 14-12-71 ecc.).*

18) *Diffondere un comunicato fra le maestranze con il quale si definisce illegittimo uno sciopero a singhiozzo, e si prospettano pericoli per l'incolumità dei lavoratori (es. Pret. Mantova 14-2-71 ecc.).*

19) *Impedire a un dipendente, già sospeso per motivi sindacali, di effettuare lavoro straordinario come nel passato (es. Pret. Milano 10-7-71; Trib. Milano 30-10-72 ecc.).*

20) *Sostituire lavoratori scioperanti con altri dipendenti che non abbiano aderito allo sciopero (es. Pret. Palermo 19-2-71; Pret. Pisa 16-6-71; Pret. Milano 23-6-72 ecc.).*

21) *Costituire una squadra di sicurezza in occasione di scioperi (es. Pret. Barra 1-2-71; Pret. Verbania 22-4-71; Pret. Ponte Decimo 21-1-72 ecc.).*

22) *Opporsi alla partecipazione di dirigenti sindacali esterni ad un'assemblea (es. Pret. Gavirate 29-11-71 ecc.).*

23) *Impedire l'effettuazione di un'assemblea in tempo di sciopero (es. Trib. Parma 2-3-72; Pret. Vercelli 7-1-73 ecc.).*

24) *Promettere il pagamento di doppia retribuzione in caso di astensione di un'assemblea (es. Pret. Legnano 30-11-70; Pret. Voghera 18-7-72 ecc.).*



25) Violare le disposizioni contrattuali sulla raccolta dei contributi sindacali (es. Pret. Piacenza 24-4-71 ecc.).

26) Operare una censura preventiva, o rinnovare comunicati delle organizzazioni sindacali (es. Pret. Milano 11-2-72; Pret. Torino 10-5-72; Pret. Milano 18-4-72 ecc.).

26) *Rimuovere comunicati di carattere non strettamente sindacale* (es. Pret. Monza 18-4-72 ecc.).

27) Promuovere con avvisi, rimozione di comunicati e sanzioni ai rappresentanti sindacali una vera e propria campagna antisindacale (es. Pret. Milano 9-11-72 ecc.).

Riportiamo il "prontuario della repressione Fiat," uno dei tanti tabelloni affissi nelle officine di Torino che illustra le sanzioni disciplinari: per i capi è una guida di pronta consultazione ai licenziamenti e alla repressione. Tutte queste norme, molte delle quali del tutto arbitrarie, lasciano amplissimo margine di discrezionalità alla direzione Fiat, consentendole di attuare "legalmente" qualsiasi arbitrio e sopraffazione nei confronti degli operai. Distinguere tra un'infrazione lieve o lievissima, misurare il grado di "affezione" con cui l'operaio esegue il proprio lavoro, controllare il livello dell'"ubriachezza," sono tutte funzioni assunte dai capi e dai guardiani col risultato di dilatare al massimo il loro potere. Nell'impossibilità di colpire direttamente il diritto di sciopero, le "leggi della Fiat" colpiscono però tutte le altre forme di lotta operaia, in particolare proprio quelle più usate e diventate patrimonio stabile dell'autonomia operaia. La fermata, il corteo interno, il rifiuto all'aumento della produzione, hanno ognuna la sua "brava" norma che "legalmente" le impedisce. La stessa differenziazione delle "pene" previste permette di graduare la repressione a seconda del momento, senza mai allentare la pressione antioperaia. Fim si muove solo in pochissimi casi di licenziamento, quando cioè il "carattere politico" del provvedimento appare anche ai loro occhi preminente. Ma prima di arrivare al licenziamento, e al licenziamento politico, c'è tutta una gamma di punizioni che i capi possono infliggere a colpo sicuro protetti da quella legalità che i sindacati hanno accettato come neutra e indiscutibile. E le multe, le sospensioni, i licenziamenti per motivi disciplinari o per assenteismo sono tutte misure politiche. Lo stesso licenziamento politico è costruito attraverso una serie di multe, lettere di ammonizione, e di avvertimenti che ten-



dono a presentare l'operaio come un "lavativo" o un "piantagrane" così da rendere quasi inevitabile e pressoché indolore il licenziamento definitivo. Tutta la storia dei licenziamenti alla Fiat in questo ultimo anno è una storia costruita attraverso l'uso politico e repressivo di queste norme.

### *Infrazioni all'ordine e disciplina*

#### *Multa fino a tre ore*

*Ritardo ad assumere lavoro*: per motivi insufficientemente giustificabili. *Manifesta intolleranza*: ad osservazioni dei superiori. *Ritardo a dare inizio al lavoro*: opp. il distogliersi dal lavoro con l'interruzione di esso senza dapprima aver chiesto il permesso nelle forme previste dai regolamenti interni. *Presentarsi al lavoro palesemente in stato di ebbrezza*: che ne abbiano alterato gli atteggiamenti in seguito ad ingerimento di sostanze alcoliche. *Trasgressione all'ordine impartito*: di non fumare in servizio o in altri posti segnalati agli interessati.

#### *Sospensione fino a tre giorni dal lavoro e retribuzione*

*L'essere ritenuto assente ingiustificato*: per non aver fornito utili chiarimenti o le prove che hanno causato l'assenza, entro il giorno successivo. *Contegno irriverente o sconveniente* opp. *disubbidienza di lieve entità*: agli ordini impartiti dai superiori. *Eseguire incarichi o lavori*: estranei ai compiti o mansioni da svolgere. *Allontanarsi dal posto di lavoro*: senza preavvisare lo spostamento. *L'adoperarsi a procacciare*: fuori dell'azienda, lavoro di stessa pertinenza dell'azienda stessa. *Venire a discussioni accese*: con altri lavoratori durante la prestazione lavorativa, senza giustificato motivo che possa esimere la responsabilità direttiva, o comunque il diverbio non abbia avuto seguito a vie di fatto. *Senza giustificato motivo ritardi a dare inizio al lavoro*: opp. lo sospende anticipandone la cessazione. *Presentarsi al lavoro in stato di manifesta ubriachezza*. *Il fumare*: laddove esiste il divieto di fumare oppure sia indicato con apposito cartello. *Eseguire — dentro l'officina — dell'azienda*: fuori dall'orario di lavoro e senza sottrazione di materiale di proprietà aziendale: lavori di lieve entità per conto proprio o di terzi. *Abbandono del posto di lavoro*: senza giustificato motivo di servizio. *Compiere fuori dall'azienda*: lavori di pertinenza dell'azienda stessa per conto proprio o di terzi. *Alterchi nell'interno dell'azienda*: durante il periodo della prestazione lavorativa.

#### *Licenziamento con preavviso*

*Assenza ingiustificata per oltre 4 giorni consecutivi*: opp. assenze ripetute per tre volte in un anno: nel giorno seguente



ai festivi o alle ferie. *Lieve forma di insubordinazione*: ai superiori. *Ubriachezza molesta*: dai cui atteggiamenti o azioni ne siano determinati fatti che determinano una responsabilità penale. *Esecuzione senza permesso* di lavori dentro l'officina dell'azienda per conto proprio o di terzi: *di lieve entità* e senza impiego di materiali di proprietà dell'azienda. *Abbandono del posto di lavoro* da parte di quel personale a cui siano specificamente affidate *mansioni di sorveglianza, custodia o controllo*. *Rissa nello stabilimento*: però fuori dai reparti di lavoro.

### *Licenziamenti senza preavviso*

*Grave manifestazione di insubordinazione*: verso i superiori. *Qualora sia obbligato a non fumare essendo a conoscenza delle disposizioni a riguardo*, e delle sanzioni disciplinari cui sarebbe andato incontro, in caso di inadempienza, in quanto col fumare in quel posto si sarebbe messa in *pericolo l'incolumità delle persone e la sicurezza degli impianti*. *Esecuzione senza permesso* di lavori entro l'officina dell'azienda per conto proprio o di terzi: *con l'impiego di materiale di proprietà dell'azienda* opp. che il lavoro eseguito o da eseguire: *abbia una certa importanza*. *Abbandono del posto di lavoro*: da cui possa derivare pregiudizio alla *incolumità delle persone od alla sicurezza degli impianti* o comunque, avere commesso altre eventuali azioni, tali da essere implicate negli stessi pregiudizi. *Rissa nello stabilimento*: dentro i reparti interni di lavorazione oppure altro fatto grave di violenza su persone.

### *Disinteresse nel lavoro*

#### *Multa*

*Trascuratezza*: nell'esecuzione del lavoro. *Disattenzione nel lavoro*.

### *Sospensione*

*L'eseguire negligenemente o con voluta lentezza* il lavoro affidatogli. *Per disattenzione o negligenza*: apportare guasti al materiale dello stabilimento o al materiale posto in lavorazione, opp. quello dato in dotazione.

### *Licenziamento con preavviso*

*Danneggiamento colposo*: al materiale dello stabilimento o al materiale in lavorazione, opp. quello dato in dotazione.

### *Licenziamento senza preavviso*

*Danneggiamento volontario*: al materiale dello stabilimento o al materiale in lavorazione; opp. quello dato in dotazione.



## Motivi imprevisti

### Multa

In altro modo sia commessa una infrazione che possa configurarsi in una *trasgressione alle disposizioni impartite e che non* comportino serio pericolo o pregiudizio alla disciplina, alla morale, all'igiene o alla sicurezza dello stabilimento.

### Sospensione

In altra maniera sia commessa una qualsiasi infrazione disciplinare che: *arrechi pericolo o pregiudizio* alla disciplina, alla morale, all'igiene ed alla sicurezza dello stabilimento; o comunque: sia di *trasgressione all'osservanza di doveri o delle norme contrattuali*.

### Licenziamento con preavviso

*Recidività in infrazioni consistenti: recidiva* in mancanze di qualsiasi genere, per le quali siano stati comminati *due provvedimenti di sospensione* e il *terzo caso*, si sia verificato entro il periodo di due anni dall'ultima punizione inflitta.

### Licenziamento senza preavviso

*Azioni clamorose commesse* che rivestano carattere di reato perseguibile d'ufficio o di querela di parte (della parte offesa).

### Licenziamento con preavviso (pendenze giudiziarie)

*Condanna a pena detentiva — da scontarsi in — reclusione temporanea* per fatto commesso *non in connessione con il rapporto di lavoro* il cui fatto comporti pregiudizio alla figura morale dell'individuo.

### Licenziamento senza preavviso (reati commessi)

1) *divulgazione di segreti dell'azienda*; 2) *trafugazione di schizzi o disegni di macchine e di utensili o di altri oggetti e documenti riservati dello stabilimento*; 3) *furto nello stabilimento con materiale dell'azienda*; 4) *denuncia all'autorità giudiziaria per fatto commesso in connessione con la prestazione dell'attività lavorativa* che porti pregiudizio alla figura morale dell'individuo.







## APPENDICE

### **Dai "nuovi modi" alla cassa integrazione**

La "crisi" e la ristrutturazione dell'industria automobilistica, in Italia come in tutto l'occidente capitalistico, camminano oggi a passi da gigante, coinvolgendo la vita e le condizioni di lavoro di milioni di operai. Un tentativo di tenere oggi il passo con gli avvenimenti quotidiani, di trasformare la cronaca in storia, è impossibile. Ci limitiamo quindi in questa breve appendice ad un tentativo di ricostruzione delle tendenze principali in atto, e ad attualizzare quanto abbiamo trattato nei precedenti capitoli.

Nessuno, ci pare, oggi mette in discussione l'oggettività della crisi dell'auto. Anche le forze sindacali che contestano le decisioni aziendali lo fanno "a valle" del riconoscimento di una grave crisi. Poco viene anche detto sulla natura di questa crisi, per cui l'opinione corrente ad essa guarda principalmente come ad una crisi di mercato. Da questo atteggiamento discende una pratica riduttiva che interpreta la crisi in termini di stoccaggio, di calo delle vendite, di piazzali intasati di vetture, e che a questi fenomeni dedica il proprio intervento. Lotta Continua non si unisce al coro: noi pensiamo che l'attuale crisi sia determinata in primo luogo dalla vittoria in fabbrica in questi ultimi sei anni della classe operaia dell'industria dell'auto; che dalla constatazione di questa vittoria le grandi multinazionali abbiano tratto le decisioni di una ristrutturazione che agisca sulla classe operaia stessa, nel senso di una sua drastica riduzione e al cambiamento dei suoi connotati. Pensiamo inoltre che la ristrutturazione attuale sia stata accelerata di molto, ed in parte anche modificata in ta-



luni suoi aspetti, dalla guerra del Kippur e dal mutamento delle ragioni di scambio tra materie prime e manufatti, sia in valore sia in tendenza generale.

È facile dimostrare la caduta dei profitti sulle vendite di tutta l'industria europea dell'automobile nel periodo dal 1967 al 1973: la Fiat passa per esempio dal 2,9 del '67 allo 0,1 del '73; la Volkswagen dal 5,9 allo 0,7; la BMW dal 2,4 all'1,5; la Daimler Benz dal 3,8 all'1,8. La caduta dei profitti è causata principalmente dai nuovi rapporti tra capitale e lavoro creati in fabbrica con la lotta; in tutti questi anni, nonostante contromisure (di breve o di ampio respiro), i padroni non riescono ad imporre alla classe operaia i tassi di sfruttamento di sei anni fa. È altrettanto dimostrabile (ed in parte lo abbiamo fatto esaminando gli investimenti delle grandi multinazionali) che queste hanno reagito spostando i propri investimenti dai paesi industrializzati ai paesi del terzo mondo, fuggendo dalla situazione che hanno creato e che non riescono a governare. Per battere la classe operaia, i padroni dell'auto sono dunque pronti a scatenare la recessione in patria, principalmente per imporre la divisione all'interno della classe, il ricatto della disoccupazione, il cambiamento dei rapporti nelle officine. A questa vendetta hanno dato il nome di "crisi dell'automobile." Ci sarà un futuro per l'auto? Indubbiamente sí, ma il problema è di fare capire che tante vetture possono anche essere prodotte con molti operai in meno. Il problema non è certo quello di diminuire la produzione, è quello di diminuire gli operai che producono.

In Italia, preceduta da una ridda di proposte contraddittorie — dalla riconversione produttiva allo sviluppo nel Mezzogiorno, alla umanizzazione del lavoro, allo sviluppo della professionalità — tutte gestite stabilmente dalla propaganda di Agnelli — si è giunti nell'ottobre '74 alla prima cassa integrazione per 70.000 operai degli stabilimenti Fiat, Lancia e Autobianchi. È utile esaminare gli avvenimenti che hanno portato a questa situazione.

Il contratto aziendale, chiuso nella primavera del '74 con pochi aumenti salariali, ma molte promesse di investimenti al sud e diversificazione produttiva, fa registrare immediatamente alcuni fatti importanti. Innanzitutto la rigidità della posizione di Agnelli alla trattativa mini-



steriale e la decisione minacciosa di riunire mensilmente il consiglio di amministrazione della società per "verificare la situazione economica generale italiana" e le proprie convenienze; in secondo luogo, l'aumento dei prezzi di listino (il secondo dall'inizio dell'anno, del 10% circa); in terzo luogo l'ascesa di Gianni Agnelli alla presidenza della Confindustria.

In questo periodo l'atteggiamento della Fiat è improntato alla massima durezza sia nei confronti del governo sia nei confronti dei sindacati, sia, direttamente, contro la classe operaia. Al governo si rinfacciano le misure "punitive" contro l'automobile, si attaccano virulentamente i "petrolieri," il parassitismo e le esitazioni. Nei confronti dei sindacati la Fiat mette a punto una serie di richieste pesanti, dai trasferimenti alla mobilità, allo scaglionamento delle ferie per i veicoli industriali, alla maggiore utilizzazione degli impianti (nuovi turni, straordinari). L'atteggiamento sindacale davanti a queste richieste è improntato all'accettazione totale; si accettano i trasferimenti, esautorando il parere e la volontà di lotta dei cdf, anche quando sono chiare a tutti le motivazioni antioperaie; lo scaglionamento delle ferie viene propagandato come obiettivo che va verso la riconversione produttiva; sarà tollerato, in una situazione di blocco delle assunzioni, il lavoro al sabato (con punte dell'80% a Spa Stura), il volontariato coatto per il lavoro notturno, l'attacco alle condizioni di lavoro e all'organizzazione dei delegati. Occorre ricordare che in quel periodo tutte le dichiarazioni della Fiat tendevano a creare un clima ottimistico e mostravano il volto di un'azienda che risentiva poco della crisi, per le proprie peculiarità produttive (piccole cilindrate, veicoli industriali); venivano riferiti i miglioramenti compiuti dalla Fiat sui mercati europei e su quello USA: il tutto era sempre accompagnato dalla richiesta di maggiore utilizzo degli impianti e della mobilità operaia. In un incontro tra Flm e Fiat prima delle ferie, l'azienda giunse persino a ipotizzare un aumento netto della produzione di automobili, a patto che il sindacato garantisse l'acquiescenza nella ristrutturazione. Nonostante facili smentite è evidente che in quel periodo la linea sindacale è pronta a barattare tutta una serie di peggioramenti della condizione operaia in fabbrica, pur di mantenere il riferimento strategico di un complesso industriale come la Fiat che parla di nuovi investimenti, di nuovi modi e di



riconversioni. Si moltiplicano le riunioni piú o meno segrete, mentre la parte sindacale piú legata al PCI sollecita impegni precisi e punta al coinvolgimento degli Enti locali nella destinazione delle commesse.

In fabbrica si vive indubbiamente un periodo di disorientamento, rotto solo da lotte che partono, isolate, sui problemi delle qualifiche, sui carichi di lavoro, sui trasferimenti e che la Flm fa di tutto per circoscrivere. Cosí a Mirafiori (carrozzerie e presse), cosí a Rivalta (dove a maggio però si riesce a dare una risposta dura contro la "messa in libertà"), cosí a Stura dove una lotta, lunga e generalizzata sull'inquadramento unico, non trova volontà di generalizzazione da parte sindacale. La repressione interna aumenta, fioccano multe e provvedimenti disciplinari, aumentano i licenziamenti, quasi tutti giustificati dall'assenteismo.

Si arriva cosí a luglio, con le dichiarazioni di Carli, il "decretone," e i ricatti scissionisti all'interno del sindacato. Seguiranno poi lo sciopero del 9 luglio, e la durissima ed importante critica dei "fischi" agli oratori sindacali, a Torino, a Milano, a Napoli, e la giornata di lotta, molto piú soddisfacente per partecipazione, del 24 luglio. Le ferie arrivano quindi in una situazione di fortissima critica all'operato sindacale, ma contemporaneamente anche di disorientamento delle strutture di fabbrica e dei consigli. La Flm si impegna dappertutto all'apertura della lotta generale al rientro.

Per quanto riguarda i movimenti della Fiat e la propria ristrutturazione, essi confermano le tappe e le tendenze che abbiamo indicato. Soprattutto stupisce l'arroganza con cui Agnelli persegue fini diametralmente opposti a quelli che indica nei suoi incontri con il sindacato. Gli scorpori proseguono e vengono resi esecutivi. L'intero settore dei veicoli industriali viene ristrutturato in una società multinazionale con la KHD tedesca ed i centri direzionali vengono posti fuori d'Italia e a questo cambiamento amministrativo si accompagna una vasta ristrutturazione produttiva che tende a spostare sempre di piú all'estero le produzioni. Nel campo dei trattori importanti accordi vengono stipulati con la società slovena Store ed altri investimenti vengono portati a termine in Jugoslavia. Scorporato anche il settore delle turbine a gas; mentre in Italia i dirigenti Fiat cominciano ora a tingere di nero le proprie previsioni produttive, all'estero i massimi dirigenti dell'azienda si di-



cono sicuri del futuro dell'auto. Niccolò Gioia ottiene dal governo brasiliano grandi facilitazioni fiscali per le industrie sussidiarie della propria produzione e per l'alimentazione del nuovo stabilimento: ad approfittarne subito è per esempio la Weber (che produce carburatori) che all'inizio dell'anno mette i suoi operai in Italia in cassa integrazione. Nello stesso tempo la Fiat annuncia ai propri fornitori in patria di regolarsi su una riduzione delle commesse dell'ordine del 30% e di prepararsi ad una ulteriore dilazione dei termini di pagamento; procede così l'internazionalizzazione del ciclo e l'uso strumentale e ricattatorio che l'azienda fa nei confronti della industria indotta. Valendosi anche della posizione subalterna del sindacato, molte di queste industrie fornitrici scaricano direttamente sugli operai i propri ricatti sull'occupazione, e spesso riescono ad ottenere, in cambio del non ricorso alla cassa integrazione (promessa che spesso non sarà rispettata) pesanti deroghe all'orario e alle condizioni di lavoro.

Sintomatici del nuovo atteggiamento della più grande industria italiana sono prima delle ferie altri tre fatti importanti. L'annuncio di un altro aumento dei prezzi di listino di tutte le autovetture, che si accompagna ad un aumento, meno reclamizzato ma molto più consistente, dei pezzi di ricambio; il lancio pubblicitario della nuova vettura in produzione a Mirafiori e Cassino, la "131," e soprattutto la campagna preparatoria alla cassa integrazione. Con il nuovo aumento dei prezzi di listino appare sempre più chiara la tendenza della Fiat a diventare capofila dell'inflazione, a recuperare con l'aumento del fatturato le perdite di profitto e a rendere l'inflazione una costante, stabile e connaturata all'impresa. Questo fatto, unito ad un calo verticale degli investimenti in Italia e ad un aumento delle quote di bilancio destinate agli ammortamenti, dà la misura della politica "di cassa" perseguita dalla Fiat e del suo sostanziale abbandono della piazza italiana, come paese "di fiducia" e di priorità di scelta. La stessa decisione di produrre la "131" come macchina di punta per superare la crisi segna un'altra svolta simile: con la "131" non si punta più ad un mercato popolare, a prezzi accessibili, ma ci si riferisce ad una fascia di acquirenti molto più ristretta, appartenente a strati che dalla crisi non sono toccati nel proprio potere di acquisto, e con un prodotto in cui il profitto unitario è superiore a quello dei modelli più



piccoli. Queste scelte aziendali mostrano nel complesso una decisione alla restrizione del proprio mercato in Italia, alla spinta sempre più accelerata all'esportazione, e alla produzione all'estero direttamente, incidendo quindi in quel rapporto tra produzione e consumi che era sempre stato peculiarità della ricerca di consenso dell'impresa. Di pari passo procede, nelle linee e con i programmi che abbiamo indicato, la lottizzazione delle commesse statali, insieme agli altri grandi gruppi, privati o a partecipazione statale in un progetto di scalata ai vertici stessi dello stato e di introduzione in ruolo da protagonista nei suoi meccanismi economici.

Ma indubbiamente il fatto più importante è la decisione di arrivare alla cassa integrazione, perseguita con durezza ed arroganza anche davanti ad un sindacato disposto a concedere molte delle conquiste operaie purché questo non avvenga. La Flm, le confederazioni sindacali, i partiti di sinistra si trovano davanti un interlocutore che è diverso da quanto avevano dipinto solo pochi mesi prima. Con stupore ci si accorge che tutto quanto era stato detto sul ruolo del sindacato, sull'attenzione della Fiat verso il Mezzogiorno, sull'umanizzazione del lavoro, è travalicato da un atteggiamento di chiusura e di durezza impensabili. Come si sa, le trattative vengono rotte, viene proclamata la cassa integrazione negli stabilimenti automobilistici a 24 ore la settimana (tre giorni lavorativi e due di riposo forzato). Agnelli non accetta neppure la mediazione del ministro Bertoldi, riaffermando l'esigenza di una programmazione aziendale che non risenta delle pressioni dei "politici."

L'offensiva di Agnelli vuole saggiare la forza della classe operaia, in una situazione di oggettiva difficoltà derivante da un quadro generale in cui l'attacco alla produzione compiuto dalla classe può sembrare un'arma spuntata ed inefficace. Mai come in quei giorni si specula sullo slogan che tutti i giornali borghesi si affannano a diffondere: "non serve scioperare perché il padrone non ha bisogno di produzione." In secondo luogo la Fiat vuole accelerare la sua ristrutturazione aziendale e nulla serve di più che un periodo di fabbriche vuote; in terzo luogo la cassa integrazione serve alla Fiat per fare lievitare una situazione di tensione tale da potere imporre con maggiore forza ai sindacati e ai vertici dello stato la piena condiscendenza verso i propri progetti imperialisti, anche se è evidente che Agnelli evita



le decurtazioni salariali per non rischiare una risposta immediata e di massa. Questo primo banco di prova è per la Fiat indubbiamente un fallimento. Il primo sciopero generale, il 9 ottobre, segna una riuscita totale in tutta la Fiat, ed è caratterizzato da forti picchetti e da un'estrema chiarezza delle avanguardie e degli operai. La classe operaia dimostra di avere acquisito una chiarezza politica dell'importanza dello scontro di cui tutti devono tenere conto. La stessa forza continua a dimostrarsi con un crescendo fino all'ultimo sciopero generale, il 4 dicembre 1974, che vede in piazza una straordinaria partecipazione operaia dei grandi stabilimenti Fiat come delle piccole e medie fabbriche; tutta la giornata è caratterizzata da una grande mobilitazione, da un forte clima di fiducia nelle proprie forze e nelle proprie possibilità; particolarmente significativo lo slogan che riempie tutta la manifestazione: "e ora, il potere a chi lavora!" E anche nelle officine si cominciano a superare il disorientamento, l'attendismo, la mancanza di indicazioni sindacali ed a rispondere puntualmente agli attacchi padronali. Si assiste ad una ripresa della lotta interna, specie negli stabilimenti di veicoli industriali (contro carichi di lavoro, diminuzioni di organici, trasferimenti, licenziamenti e sanzioni disciplinari), i cortei interni riprendono a girare dentro le officine. A Mirafiori, sono particolarmente importanti due lotte, l'una in carrozzeria, alla lavorazione della "131" dove più smaccata è la ristrutturazione Fiat, e alle officine delle presse contro multe e sospensioni. Una vertenza aziendale è aperta alla Fiat di Cámeri (Novara) sotto la pressione operaia; ancora una forte risposta a Cassino contro il licenziamento di tre delegati. Se è possibile trarre delle indicazioni generali da questi primi mesi di cassa integrazione, allora possiamo dire che i contenuti più importanti delle lotte di questi ultimi sei anni — l'egualitarismo, la spinta salariale, la lotta antigerarchica — sono sempre presenti e si fanno sentire anche nelle condizioni più difficili, assumendo sempre più una dimensione generale. Accanto alle lotte interne, la forza e la combattività operaia si esplica sul terreno sociale, nelle numerose lotte contro i costi dei trasporti (che portano ad organizzazione operaia fuori dalla fabbrica) e soprattutto nell'enorme successo che a Torino ha l'autoriduzione delle bollette della luce.

Il 30 novembre si firma tra Flm e Fiat un accordo



che segna il cedimento sindacale e l'accettazione del principio della cassa integrazione. In cambio la direzione offre al sindacato la cogestione della crisi, una serie di strumenti formali di controllo, come gli incontri periodici, la verifica degli stoccaggi, la discussione del futuro dell'azienda. Quanto poco spazio offra al sindacato questa cogestione lo si vede a gennaio, alla prima verifica: un nuovo fitto calendario di casse integrazioni, ponti, riduzioni di orario si accompagna nuovamente alla precisa volontà della Fiat di non trattare assolutamente nulla del suo programma produttivo con i sindacati. E questo era certamente ipotizzabile. Non a caso gli accordi sono salutati dalla stampa padronale come "storici," "positivi," "sensati." È indubbio che nella gestione politica istituzionale della propria crisi, Agnelli abbia segnato alcuni punti a proprio favore, primo fra tutti quello, che perseguiva da diverso tempo come obiettivo strategico, di imporre ai vertici sindacali la logica della cogestione.

Per il sindacato, la lunga marcia, partita con le glorie del nuovo modo di fare l'automobile e con la fine del taylorismo, approda alla assunzione impotente del punto di vista della Fiat sullo stoccaggio. Per gli operai, che a queste cose non hanno mai creduto, si tratta di costruire la risposta generale alla crisi, che parte dalla necessità di soddisfare i propri bisogni, di costruire la propria unità nella riproposizione, come programma, del proprio antagonismo al modo di produzione capitalistico ed alla crisi che ad esso è strettamente collegata.



## Indice

Pag. 5 *Presentazione*

7 *Capitolo primo*

*L'Ifi Fiat multinazionale*

*La Fiat in Europa, 30. — La Fiat in America latina, 30. — La Fiat in Africa, 31. — La Fiat in Asia, 31. — La Fiat in Oceania, 31. — L'accordo con l'Allis Chalmers, 44. — I più recenti investimenti delle multinazionali dell'auto, 47*

50 *Capitolo secondo*

*La Fiat risponde alle lotte operaie*

*Dentro la fabbrica, 52. — La gerarchia di fabbrica, 57. — I licenziamenti, 62. — I sociologi, 72*

74 *Capitolo terzo*

*Liberarsi di Mirafiori. La ristrutturazione del ciclo produttivo in Italia*

*Il primo piano di investimenti nel Mezzogiorno, 75. — Il secondo piano di investimenti nel Mezzogiorno, 80*

86 *Appendice 1. La struttura produttiva della Fiat in Italia*

*Siderurgia, 86. — Automobili, 87. — Veicoli industriali - carrelli elevatori, 88. — Prodotti diversificati, 89*

90 *Appendice 2. Convegno nazionale operai Fiat*

96 *Appendice 3. Il piano quinquennale del 1973*



- 110    *Capitolo quarto*  
      *La Fiat nel Sud: Termoli e Cassino*
- 110    *L'insediamento a Termoli*
- 124    *La Fiat di Cassino (a cura del Circolo Operaio di Cassino)*
- 130    *Capitolo quinto*  
      *La riorganizzazione dirigenziale*  
      *Il significato del nuovo sistema amministrativo Fiat, 139. — Appendice, 144*
- 147    *Capitolo sesto*  
      *La Fiat fuori della Fiat*  
      *La ristrutturazione degli acquisti, 160. — Due esempi: Stars e Cromodora, 165. — Appendice, 174*
- 194    *Capitolo settimo*  
      *Linee di tendenza nel settore veicoli industriali*  
      *Struttura produttiva, 197. — La struttura produttiva in Italia, 198. — La zona Nord di Torino, 202. — La Spa di Stura, 206. — Lo scaglionamento delle ferie e i trasferimenti, 209*
- 214    *Capitolo ottavo*  
      *Lotta e ristrutturazione negli uffici della Fiat*  
      *Andamento dell'occupazione di operai e impiegati, 217. — La ristrutturazione del lavoro all'interno degli Uffici Fiat, 218. — Trasferimento di personale, 219. — I privilegi degli impiegati nei confronti degli operai, 221. — La classe operaia e gli impiegati, 222. — La crescita del movimento degli impiegati alla Fiat, 224. — Gli impiegati Fiat e i picchetti, 226. — L'avanguardia degli impiegati alla Fiat, 227. — Il corporativismo degli impiegati, 228. — L'atteggiamento nei confronti della gerarchia aziendale, 230*
- 232    *Capitolo nono*  
      *La Fiat, i progetti speciali e l'industria bellica*  
      *Progetti ed iniziative avviabili nel Mezzogiorno in tempi brevi, 237. — Bari Nord, 238. — Valle del Sangro, 240. — La Fiat e l'industria bellica italiana, 244*



- 250    *Capitolo decimo*  
      *Le due anime della Fiat: il nuovo mecca-*  
      *nismo di sviluppo e il golpe in fabbrica*  
  
      *Il nuovo modo di produrre, 256. — Gli investi-*  
      *menti nel Mezzogiorno, 269*
- 282    *Capitolo undicesimo*  
      *Vecchi e nuovi "dossier" Fiat*  
  
      *Relazione sulla riunione presso S.E. l'ambasciatore*  
      *Luce effettuata in Roma presso l'ambasciata*  
      *USA giovedì 4 febbraio 1954, 283. — Allegato A.*  
      *Nota sulla situazione italiana, 284. — Allegato B.*  
      *Considerazioni, 284. — Allegato C. Sviluppi della*  
      *situazione politica a Torino, 286. — Appendice. Re-*  
      *pressione "legale," 297*
- 305    *Appendice*  
      *Dai "nuovi modi" alla cassa integrazione*



*Finito di stampare il 4 marzo 1975  
da "La Tipografica Varese"  
Varese*



Sono usciti nella Collana "I Nuovi Testi"

1. **Marla Antonietta Macciocchi, Lettere dall'interno del PCI a Louis Althusser (2 ed.)**
2. **Carlo Falconi, La contestazione nella Chiesa**
3. **Giovanni Blumer, La Rivoluzione Culturale Cinese**
4. **C. Wright Mills, I Marxisti**
5. **Aldo Braibanti, Le prigionie di Stato**
6. **Fidel Castro, Socialismo e Comunismo: un processo unico**
7. **Stefano Bellieni, Zengakuren/Zenkyoto**
8. **G. A. Ritter e S. Miller (a cura di), La Rivoluzione tedesca 1918-1919**
9. **A. Pannekoek, Organizzazione rivoluzionaria e Consigli operai**
10. **Vari, Il nuovo marxismo latinoamericano (a cura di Giancarlo Santarelli)**
11. **Roque Dalton, Régis Debray. Difesa e bilancio di una nuova teoria della rivoluzione**
12. **Sergio Vilar, Contro Franco. I protagonisti dell'opposizione alla dittatura 1939-1970**
13. **Alexander Mitscherlich, Verso una società senza padre (4 ed.)**
14. **Roger Garaudy, La grande svolta del socialismo (2 ed.)**
15. **Renate Zahar, Il pensiero di Frantz Fanon e la teoria dei rapporti tra colonialismo e alienazione**
16. **Massimo Teodori, La Nuova Sinistra americana. Nascita e sviluppo dell'opposizione al regime negli Stati Uniti degli anni '60**
17. **Giovanni Blumer, L'emigrazione italiana in Europa**
18. **Guillermo Lobatón, Secondo fronte. Teoria della guerriglia e appello alla lotta armata**
19. **Michel Cattier, La vita e l'opera di Wilhelm Reich**



20. Cesare Milanese, **Principi generali della guerra rivoluzionaria**
21. Eva Figes, **Il posto della donna nella società degli uomini**
22. Léon Rozitchner, **Morale borghese e rivoluzione**
23. Padroni, **è la guerra! Antologia della "Cause du Peuple"** (a cura di Bruno Crimi)
24. Siegfried Bernfeld, **Antiautoritarismo e psicoanalisi nella scuola**
25. G. Harrison e M. Callari Galli, **Né leggere, né scrivere** (4 ed.)
26. Theodore Roszak, **La nascita di una controcultura**
27. Rodolfo Stavenhagen, **Le classi sociali nelle società agrarie**
28. Sergio Piro, **Le tecniche della liberazione**
29. Goffredo Fofi, **Cinema italiano: servi e padroni** (3 ed.)
30. F. H. Cardoso e E. Faletto, **Dipendenza e sviluppo in America latina**
31. Angelo d'Orsi, **Il potere repressivo. La macchina militare. Le forze armate in Italia** (3 ed.)
32. Angelo d'Orsi, **Il potere repressivo. La polizia. Le forze dell'ordine italiano** (3 ed.)
33. Wolfgang Harich, **Critica dell'impazienza rivoluzionaria**
34. Francesco De Bartolomeis, **Scuola a tempo pieno** (5 ed.)
35. A. Dorfman e A. Mattelart, **Come leggere Paperino**
36. **Marx e la rivoluzione.** Scritti di: E. Bloch, K. Lenk, B. Despot, B. Debenjak, F. Cengle, M. Kangrga, H. Marcuse, I. Fetscher, O. Negt, H.-J. Krahel (a cura di Francesco Coppelotti)
37. M. Boffi, S. Cofini, A. Giasanti, E. Mingione, **Città e conflitto sociale. Inchiesta al Garibaldi-Isola e in altri quartieri periferici di Milano** (2 ed.)
38. **La fede come prassi di liberazione. Incontri a Santiago del Cile** (a cura di I-doc internazionale)
39. Anton Pannekoek, **Lenin filosofo. Critica ai fondamenti filosofici del leninismo**



40. S. Canestrini e A. Paladini, **Il potere repressivo. L'ingiustizia militare. Natura e significato dei processi davanti ai giudici in divisa**
41. Iring Fetscher, **Grandezza e limiti di Hegel**
42. Werner Hahlweg, **Storia della guerriglia**
43. Pierre Gaudibert, **Azione culturale. Integrazione e/o sovversione**
44. **Oltre il dialogo. Maturazione della coscienza cristiana a Cuba** (a cura di I-doc internazionale)
45. E. Gianini Belotti, **Dalla parte delle bambine. L'influenza dei condizionamenti sociali nella formazione del ruolo femminile nei primi anni di vita** (10 ed.)
46. J. Rancière, **Critica e critica dell'economia politica. Dai "Manoscritti del 1844" al "Capitale."** Introduzione di Pier Aldo Rovatti
47. Vari, **Psicanalisi e politica. Atti del Convegno di studi tenuto a Milano l'8-9 maggio 1973** (a cura di Armando Verdiglione)
48. Marina Addis Saba, **Gioventù italiana del Littorio**
49. Francesco Di Ciaccia, **La condizione urbana. Storia dell'Unione Inquilini**
50. Georg Klaus, **Il linguaggio politico**
51. Angelo Pescarini e altri, **La riforma possibile. Per l'attuazione di un nuovo principio educativo-formativo e per una ricerca interdisciplinare sull'apprendimento**
52. Piero Malvezzi, **Scuola in carcere. Un'analisi conoscitiva a S. Vittore**
53. F. Ceccarello e F. De Franceschi (a cura di), **Psicologi e società**
54. Paolo Cinanni, **Emigrazione e unità operaia. Un problema rivoluzionario**
55. Giovanni Cesareo, **La televisione sprecata**
56. Svetozar Stojanovic, **Gli ideali e la realtà. Critica e futuro del socialismo**
57. Andreina Daolio (a cura di), **Le lotte per la casa in Italia. Milano, Torino, Roma, Napoli**



58. Vari, **Follia e società segregativa. Atti del Convegno di studi tenuto a Milano il 13-16 dicembre 1973** (a cura di Armando Verdiglione)
59. Vania Bambirra, **Il capitalismo asservito dell'America latina. Per una teoria generale dell'imperialismo**
60. Charles Bettelheim, **L'organizzazione industriale in Cina e la Rivoluzione culturale**
61. Zoltan P. Dienes, **La ricerca psicomatematica. Orientamenti e ricerche.** Prefazione di Angelo Pescarini
62. Giuliano Della Pergola, **Diritto alla città e lotte urbane. Saggi di sociologia critica**
63. E. Crispolti, B. Hinz, Z. Birolli, **Arte e fascismo in Italia e in Germania**
64. Carlos Castilla del Pino, **L'alienazione della donna e altri saggi** (a cura di Cesare Donati)
65. Stefano Zecchi, **Utopia e speranza nel comunismo. Un'interpretazione della prospettiva di Ernst Bloch**
66. Maud Mannoni, **Educazione impossibile**
67. Donata e Grazia Francescato, **Famiglie aperte: la comune**
68. Lorenzo Bedeschi, **Cattolici e comunisti. Dal socialismo cristiano ai cristiani marxisti**
69. Loretta Valtz Mannucci, **I negri americani dalla depressione al dopoguerra. Esperienze sociali e documenti letterari**
70. Gruppo di Drammaturgia 2 dell'Università di Bologna, **Il Gorilla Quadrumano. Il teatro come ricerca delle nostre radici profonde.** Introduzione di Giuliano Scabia
71. G. B. Zorzoli, **Il dilemma energetico**
72. Jean Pierre Faye, **Introduzione ai linguaggi totalitari. Per una teoria del racconto**
73. Vari, **Scienza e potere**
74. Vari, **Decentramento urbano e democrazia.** A cura di U. Dragone. Prefazione di Aldo Aniasi
75. **L'antistalinismo di sinistra e la natura sociale dell'URSS** (a cura di Bruno Bongiovanni)
76. **Psicanalisi e semiotica. Dagli Atti del Convegno di studi tenuto a Milano il 23-25 maggio 1974** (a cura di Armando Verdiglione)







Nessuno oggi mette in discussione l'oggettività della crisi dell'auto, nemmeno le forze sindacali, che pure contestano le decisioni prese dalla Fiat di ridurre la produzione, e quindi le ore lavorative, e di ricorrere alla cassa integrazione. Ma poco viene detto sulla **natura** di questa crisi, tanto che l'opinione corrente guarda ad essa come ad una semplice crisi di mercato.

La tesi di questo libro invece è che la crisi attuale sia determinata in primo luogo dall'affermazione nella fabbrica della classe operaia dell'auto in questi ultimi sei anni, e in secondo luogo dal fatto che le grandi multinazionali si **ristrutturano** per arrivare a ridurre drasticamente il peso della classe operaia stessa.

In nome della "crisi" oggi la Fiat — che ha inventato la mobilità operaia con il treno del sole — si lamenta della rigidità della forza-lavoro, degli alti costi di produzione, della mancata utilizzazione degli impianti, e vuole costringere il sindacato a cogestire tale suo progetto, e lo stato ad accondiscendere completamente alla sua strategia imperialista. Per chi aveva creduto al **nuovo modo di produrre**, al padrone illuminato Gianni Agnelli, all'umanizzazione della catena di montaggio, questi sono tempi di amara disillusione. Per gli operai della Fiat, che non ci hanno mai creduto, il vero problema sta nell'opporsi al modo di produzione capitalistico ed alla crisi che ad esso è strettamente legata.

In questo libro la commissione operaia torinese di **Lotta Continua** ha raccolto e riordinato in un anno un ricco materiale sulla Fiat, frutto del lavoro e dell'impegno di militanti operai. Vi sono descritte le radici della crisi attuale, il significato della ristrutturazione e i suoi aspetti, dai cambiamenti nell'organizzazione del lavoro al decentramento, dall'internazionalizzazione del ciclo di produzione alla politica verso il sindacato. Il libro è corredato di una vasta documentazione inedita dalla Fiat stessa e che difficilmente potrà essere smentita.